



103
H63
1917
v.12
ex.2

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 12

SEPTIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1917



VOLUME LII.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SEPTIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1917.

A

B

C

E

F

G

H

I

M

Mc

N

O

P

Q

Q

R

R

S

S

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME I.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1916, volume I, parties a, b et A à K; volume II, parties L à U; volume III, parties V à Z; volume IV, partie ZZ. Présenté par sir George Foster, le 19 avril 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présentés le 1er février 1917, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918 et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 31 janvier1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 5 février 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918. Présenté le 17 août 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 25 janvier 1917, par sir Thomas White.
Pas imprimée.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915. Présenté le 25 janvier 1917, par sir Thomas White. .*Pas imprimé.*

VOLUME 3.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 27 juillet 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie II.—Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis. Présenté le 25 janvier 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie III.—Commerce du Canada avec l'Angleterre et les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté le 4 juin 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce. Partie V.—Statistiques des grains compilées par la division d'inspection du ministère à Ottawa pour l'exercice clos le 31 mars 1916, l'année de la récolte finissant le 31 août 1916 et la saison de navigation se fermant le 1er décembre 1916 et rapport de la Commission des grains. Présenté le 8 juin 1917, par sir George Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1916 et estimations pour l'exercice 1917-18. Présenté par sir George Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 29 janvier 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 26 janvier 1917, par l'honorable sir James Lougheed.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 8—*Suite.*

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1915-16 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 31 janvier 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

(Ce volume est relié en deux parties.)

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Volumes I, II et III. Présenté le 13 août 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1915. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1915. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1916. Présenté en 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 10.

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice du 1er avril 1915 au 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1916. Présentée le 7 mai 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 24 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

20*c*. Onzième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 25 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*g*. Rapport de la Commission royale chargée d'étudier le problème général des transports au Canada, comprenant le rapport de sir H. F. Drayton et de M. W. M. Acworth, le rapport de M. A. H. Smith et les appendices A et B, soit un rapport sur l'évaluation du réseau du chemin de fer *Canadian Northern* et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par M. Geo. F. Swain, I.C. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

21. Quarante-neuvième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16.—Marine. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1916. Présentée le 4 septembre 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-neuvième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté le 19 avril 1917 par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 1er février 1917, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1915-16. Présenté le 19 juin 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Rapport sur les levés hydrométriques (jaugeage des cours d'eau), pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

25*d*. Quinzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.......................... *Pas imprimé.*

25*e*. Levés hydrométriques de la Colombie-Britannique pour l'année civile 1915 (Ressources hydrauliques, Doc. No 18 de la division des forces hydrauliques du Dominion, ministère de l'Intérieuer.) Présentés le 5 juillet par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrométriques du Manitoba pour l'année civile 1915. (Ressources hydrauliques, Doc. No 19 de la division des forces hydrauliques du ministère de l'Intérieur.) Présentés le 7 juillet 1917 par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile 1916. Présenté le 28 août 1917, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1913. Présenté le 19 avril 1917, par sir Robert Borden.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 18 août 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1916. Présentée en 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Huitième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 juillet 1917, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté en 1917...*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 20.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du Conseil de la Milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 3 février 1917, par sir A. E. Kemp.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Neuvième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1917, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Douzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 21.

38. Rapport du Service naval, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*a*. Supplément au sixième rapport annuel du Service naval, division des pêcheries—Biologie canadienne 1915-16. Présenté le 4 juin 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*b*. Conservation du homard en Canada, par A. P. Knight, M.A.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-neuvième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1915-1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21—*Suite.*

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 19 janvier 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

41. Copies des décrets du Conseil qui suivent :—

C.P. No 1719, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre.

C.P. No 2576, 21 octobre 1916,—Concernant la nomination de Hugh Clark, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Bruce-Nord, aux fonctions de sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1720, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1730, 19 juillet 1916,—Concernant la nomination de Fleming Blanchard McCurdy, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Shelbourne et Queen, aux fonctions de secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 2651, 28 octobre 1916,—Concernant l'institution à Londres d'un ministère chargé de l'administration des forces canadiennes d'outre-mer, et de la direction et du contrôle des dépenses d'outre-mer en ce qui concerne ces troupes.

C.P. No 2656, 31 octobre 1916,—Concernant la nomination de l'honorable sir Georges Halsey Perley au poste de ministre des forces militaires canadiennes d'outre-mer dans le Royaume-Uni. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42. Documents relatifs à la conférence impériale de guerre, 1917. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.

Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42*a*. Copie d'un document parlementaire (Cd 8566) contenant des extraits des délibérations de la Conférence impériale de guerre, 1917, et les documents soumis à la Conférence. Présentée par sir Robert Borden, le 15 juin 1917.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

43. Copies des décrets du Conseil suivants :—

C.P. No 64-15-25, 29 juin 1916,—Autorisant la mise à sa pension de M. Silas Blair Kent, fonctionnaire dans la subdivision B de la première division, employé comme préposé en chef au service des primes de pêche dans le ministère du Service de la Marine.

C.P. No 3192, 30 décembre 1916,—Règlements régissant le paiement de l'allocation de séparation pour les membres de la Marine Royale Canadienne et de la réserve de la Marine Volontaire Royale Canadienne.

C.P. No 3108, 19 septembre 1916,—Règlements régissant le paiement de "solde de commandement" aux officiers chargés d'un "service spécial", etc., dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2942, 29 novembre 1916,—Règlements régissant le paiement de solde fiscale prolongée dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2442, 11 octobre 1916,—Modifications apportées au décret du conseil C.P. No. 1334, du 3 juin 1916, décrétant le chiffre des pensions pour les forces militaires et navales du Canada.

C.P. No 2130, 9 septembre 1916,—Règlement régissant le recrutement de la réserve volontaire royale canadienne pour service dans la Marine Royale.

C.P. No 1939, 18 août 1916,—Décret édicté en vertu de la Loi des Mesures de guerre, 1914, pour prévenir le danger de recevoir en Canada des personnes de nationalités ennemies se faisant passer pour neutres.

Présentées par l'honorable M. Hazen, 22 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

43*a*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 942, daté le 5 avril 1917, relatif aux règlements qui régissent le paiement de l'allocation de séparation dans la Marine Royale Canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1917.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

43*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1397, daté le 21 mai 1917 :—Règles et règlements applicables aux personnes qui sont employées dans toute bâtisse, ou sur tout quai, etc., là où se manipulent des munitions, etc., ou qui se trouvent dans le voisinage rapproché de ces endroits. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 14 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

43*c*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 1576, daté le 11 juin 1917 :—Règlements établissant le grade de premier commandant de navire et de commandant de navire dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 20 juin 1917. *Pas imprimée.*

43*d*. Copie du décret du conseil, C.P. 69/1774, en date du 28 juin 1917. renfermant les règlements pour le paiement de l'allocation des spécialistes de la R.V.C.M.R. et de la R.V.C.M.R., division d'outre-mer. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 9 juillet 1917. *Pas imprimée.*

43*e*. Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. No 1783, en date du 29 juin 1917 :—Règles et règlements pour le paiement, les allocations et les pensions du Service naval.

Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. 1871, en date du 6 juillet 1917 :—Amendement aux règlements pour le paiement d'allocations de séparation pour les personnes dont ceux qui sont dans le service actif dans le Service naval sont les soutiens.

Présentées par sir James Lougheed, le 12 juillet 1917. (Sénat.) *Pas imprimées.*

43*f*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 1993, du 17 juillet 1917 :—Tableau des allocations de suffisance pour les officiers et les matelots du service naval, quand ils voyagent en mission officielle.—Extrait du décret du conseil, C.P. No 1994, du 17 juillet 1917 : Tableau des allocations pour logement, provisions, chauffage et éclairage, pour les officiers et matelots du Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 août 1917. *Pas imprimé.*

43*g*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 2105, daté le 9 août 1917.—Modifications apportées aux règlements régissant la solde, les allocations et le chiffre des pensions des officiers, officiers à brevet et matelots invalidés, etc., ayant appartenu au Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

43*h*. Extrait du décret du Conseil (Défense du Canada") C.P. No 2277, en date du 17 août 1917. Modifications concernant le Service naval. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

43*i*. Extrait du décret du Conseil No C.P. 2433, en date du 1er septembre 1917 : Règlements *re* solde et allocations aux officiers et soldats après leur libération du service naval canadien. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

44. Correspondance relative au retrait de la carabine Ross comme arme de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Robert Borden, le 22 janvier 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

45. Rapport de la Commission des achats de guerre, pour la période écoulée depuis sa constitution, le 8 mai 1915, jusqu'au 31 décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Copies des décrets du conseil concernant l'établissement d'un Bureau du Service national du Canada, et la nomination des titulaires qui le composent, en conformité des stipulations de la Loi des Mesures de guerre, 1914. Présentées par sir Robert Borden, le 23 janvier 1917.... .. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

47. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et l'*Acadia Coal Company,* relativement à la location du chemin de fer dit *Vale Railway.* Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay, la Compagnie *Quebec Railway, Light and Power,* la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, et la Compagnie *Quebec Railway, Light, Heat and Power,* concernant l'acquisition par le gouvernement des dites voies ferrées. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

48*a*. Copie de toutes les procédures en cour d'Echiquier du Canada, et du jugement du juge Cassels dans l'affaire de l'adjudication en la matière du chemin de fer Québec et Saguenay, du chemin de fer Québec et Montmorency, et du Lotbinière et Mégantic. Présentée le 21 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

48*b*. Copie du jugement rendu par le juge Cassels, le 24 janvier 1917, en la matière de la fixation du prix à payer par le gouvernement pour (*a*) le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, (*b*) le chemin de fer Québec et Saguenay, (*c*) le chemin de fer Lotbinière et Mégantic, sous l'empire du Statut de la dernière session, chapitre 22, 6-7 George V. Présentée le 27 juin 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

49. Sommaire des mandats du Gouverneur général, émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1916-1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

49*a*. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis l'ajournement du parlement en février 1917. Présenté par sir Thomas White, le 24 avril 1917.. .. .. ..*Pas imprimé.*

50. Copie des modifications apportées aux règlements régissant la radiotélégraphie depuis le 1er août 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 25 janvier 1917. *Pas imprimée.*

50*a*. Copie de la modification apportée à l'alinéa (*d*) de l'article 104 des Règlements de la radiotélégraphie: Régie des stations navales dans un havre canadien. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

50*b*. Modification des règlements concernant la radiotélégraphie édictés par le ministre du Service de la Marine, en vertu de l'article 11, chapitre 43, 3-4 George V, Loi du Radiotélégraphe. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Sommaire des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues diverses" du 1er avril 1916 au 18 janvier 1917, en conformité de la Loi des Subsides de 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

52. Relevé des emprunts temporaires, lancés depuis le 1er avril 1916 jusqu'au 18 janvier 1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

53. Rapport et relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, compulsés jusqu'au 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

54. Relevé des recettes et des dépenses de la Société royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. ..*Pas imprimé.*

55. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, à la date du 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

56. Relevé des allocations de pension et de retraite dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1916, faisant connaître les nom, grade, appointements, service, allocation et cause de la mise à la retraite de chaque personne mise à sa pension ou à sa retraite; —indiquant de plus si la vacance a été remplie par avancement ou par une nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

57. Relevé en conformité de l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

58. Règlements édictés en vertu de la "Loi des insectes destructeurs et autres fléaux", article 9, chapitre 31, 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

59. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1916, avec la liste de leurs rémunération et frais de route, en vertu des Statuts Revisés du Canada, chap. 92, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 21—*Suite.*

60. Copie des témoignages entendus par l'honorable sir Charles Davidson, chevalier, commissaire chargé de faire une enquête relativement aux achats faits par le gouvernement et pour le compte du gouvernement du Canada, d'armes, de munitions, d'équipements, de matériaux, de chevaux, de provisions et autres articles pour les fins de la guerre actuelle, ainsi qu'aux dépenses et paiements faits ou convenus à cet égard; en même temps que le rapport du même commissaire au sujet de la vente de munitions pour armes portatives; de l'achat de sous-marins et d'étoffe pour uniformes (*Auburn Woolien Mills Co.*). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 30 janvier 1917.. ..*Pas imprimée.*

61. Rapport soumis par l'officier en charge du Bureau canadien des archives de guerre, à Londres, Angleterre, au très honorable sir Robert Borden, G.C.M.G., M.P., premier ministre du Canada, touchant le travail accompli par le Bureau canadien des archives de guerre, depuis son institution jusqu'au 11 janvier 1917. Présenté par sir Robert Borden, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

63. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (22 janvier 1916), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 31 janvier 1917. *Pas imprimé.*

64. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, Loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

65. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 19, 1-2 George V, Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

66. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zoné du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière à la Pluie". Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

67. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

68. Relevé faisant connaître toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année écoulée entre le 1er octobre 1915 et le 30 septembre 1916, ainsi que les noms des acheteurs, en conformité des Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimé.*

69. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des Terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

70. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Excellence le Gouverneur général le 29 novembre 1916, autorisant la révocation des arrangements conclus entre le gouvernement du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, relativement au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans ces provinces. Présentées par sir Robert Borden, le 1er février 1917.. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

VOLUME 21—*Suite.*

70a. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., au sujet de la révocation des arrangements qui avaient été conclus entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces de la Saskatchwan et de l'Alberta, quant au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 1er juin 1917. *M. McCraney.* *Pas imprimée.*

71. Réponse à ordre de la Chambre du 20 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la nomination de M. Alfred Gravel, commissaire du havre de Québec, et concernant tout autre candidat à la charge de Commissaire du havre de Québec pour représenter la rive sud. Présentée le 2 février 1917. *M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

72. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 2 février 1914,—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance, requêtes, télégrammes et autres documents, pour la période 1885-1914, se rapportant en quelque manière que ce soit à la prohibition de l'exportation du saumon *sockeye* en dehors des limites de la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 2 février 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

73. Septième rapport annuel de la Commission de conservation, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 5 février 1917. *Pas imprimé.*

74. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier dernier pour copie de la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada, le Très honorable sir Robert L. Borden, et le leader de la loyale Opposition de Sa Majesté au Canada, le Très honorable sir Wilfrid Laurier, au sujet de la prolongation du terme du présent Parlement durant la guerre, du 3 novembre 1915 au 3 janvier 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

75. Etat détaillé de tous les rabais et remboursements de taux ou droits pour l'exercice financier terminé le 31 mars. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

75a. Etat supplémentaire des rabais et remboursements de taux et droits, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

76. Ordonnances du territoire du Yukon, adoptées par le conseil du Yukon en 1916. (Sénat.) *Pas imprimées.*

76a. Sommaire des décrets du conseil édictés sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

76b. Sommaire des décrets du conseil édictés en l'année 1917, sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada; "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présentée par l'honorable M. Sévigny, le 5 juillet 1917.. ..*Pas imprimé.*

77. Copie d'un extrait du décret du Conseil No 43/263, du 27 janvier 1917, autorisant des règlements déterminant l'octroi d'allocations aux officiers comptables (du service de la Marine royale canadienne) des navires d'emmagasinage et d'entreposage, en conformité des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

78. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance concernant l'institution d'une commission chargée de faire une enquête au sujet de la situation financière et économique des chemins de fer canadiens; aussi, les noms des commissaires, le chiffre de leur rémunération, les noms des secrétaires et des ingénieurs nommés par eux ou par la commission et le chiffre de la rémunération accordée à ces secrétaires et ingénieurs. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.* *Pas imprimée.*

79. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de M. H. D. McKenzie, contremaître mécanicien, à Stellarton, sur la ligne du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 6 février 1917. *M. Macdonald.* .*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

80. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître la quantité de marchandises et colis qui a été transportée par le *Grand Trunc Pacific Railway* entre Lévis et Moncton, depuis que cette partie du chemin de fer a été exploitée conjointement avec le réseau des chemins de fer du gouvernement. Présentée le 6 février 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant,—

1. Combien il y a, dans le ministère de l'Intérieur, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur;
2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires;
3. Quel est le salaire de chacun d'eux;
4. Depuis combien de temps chacun d'eux a été employé dans ce ministère;
5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu.

Présentée le 6 février 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre de la Chambre du 15 mars 1916,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les provinces en vue de coopérer d'une manière plus efficace à l'encouragement de l'immigration et de la colonisation, commençant par une lettre du ministre de l'Intérieur aux premiers ministres des provinces en novembre 1917. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat faisant connaître,—

1. Quels sont les noms des personnes nommées à quelques fonctions dans le service de l'Immigration dans la cité de Montréal depuis le 1er octobre 1911; quel était leur salaire au moment de leur nomination et celui qu'elles reçoivent présentement;
2. Quels sont, parmi ces employés, ceux à qui il est accordé des dépenses de voyage ou autres, et combien leur a été payé de ce chef depuis leur nomination.

Présentée le 6 février 1917. *M. Lachance*.. .. ..*Pas imprimée.*

84. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître les quantités de bois coupé, et les droits de coupe versés à cet égard, sous l'empire des conditions du permis de coupe ou de vente accordé par le ministère des Affaires des Sauvages à M. Arthur Webber, le dit bois provenant de terres situées près de Ship-Harbour-Lake, comté de Halifax; y compris le nom ou les noms de tous les inspecteurs des coupes de bois effectuées sur les dites terres des sauvages en vertu du dit permis de coupe ou de vente;—aussi, copie de tous les rapports en la matière faits par ces inspecteurs. Présentée le 6 février 1917. *M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

85. Réponse à adresse du Sénat du 12 mai 1916,—Copie du rapport spécial de la Commission royale qui s'est occupée des affaires des sauvages de la réserve de Kitsilano, ainsi que de l'arrêté ministériel pris le 28 mars 1916, et de tous autres documents et de toute correspondance touchant ce rapport.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux invitant ceux-ci à prendre part à une conférence aux fins d'élaborer les mesures à prendre en faveur des soldats revenus de la guerre. Aussi, copie des procès-verbaux des séances de la conférence qui s'est tenue à Ottawa le 10 janvier en la matière. Présentée le 7 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier,—Copie de toute correspondance échangée entre l'un ou l'autre des membres du gouvernement et sir Thomas Tait en ce qui concerne sa nomination comme membre de la Commission du Service national, et sa démission subséquente. Présentée le 7 février 1917. *M. Graham.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. Murray, secrétaire de l'Association des manufacturiers, et l'un ou l'autre des ministres, ou sir Thomas Tait, en sa qualité de président de la Commission du service national, touchant la question de sa nomination au poste de secrétaire de cette commission. Présentée le 1er juin 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

88. Correspondance entre le premier ministre et le chef de l'opposition au sujet de l'institution d'une Commission parlementaire du Service national. Présentée le 7 février 1917, par sir Robert Borden.. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

89. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, lettres, télégrammes, rapports, etc., touchant la fermeture du bureau de poste de Canard et Splitlog, et l'ouverture du bureau de poste de Loiselleville, dans le comté d'Essex, ainsi que tous les documents et requêtes au sujet de l'établissement de routes postales rurales ayant pour point de départ Loiselleville. Présentée le 7 février 1917. *M. Wilcox.* *Pas imprimée.*

90. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur général spécial du service médical de la force expéditionnaire canadienne, daté de Londres, Angleterre, le 20 septembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

90*a*. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par une commission d'officiers présidée par le chirurgien général sir William Baptie, K.C.M.G., C.B., V.C., daté de Londres, Angleterre, le 22 décembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

90*b*. Copie du rapport intérimaire du chirurgien général G. C. Jones, directeur du service de santé, en réponse au rapport sur le service de santé de l'armée canadienne par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur-général spécial du service de santé des forces expéditionnaires du Canada, daté de Londres, le 28 septembre 1916. Présentée par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

91. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la fermeture de l'agence de la Marine à Pictou, l'automne dernier, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 19 avril 1917. *M. Edwards*.. .. .. *Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé faisant connaître combien de chevaux ont été achetés en Canada, pour des fins militaires au cours de chacune des années 1914, 1915 et 1916 (*a*) pour les troupes canadiennes; (*b*) pour l'armée britannique, et (*c*) pour la France et les autres alliés; quelle somme a été payée pour ces achats en chacune des années, et pour chacun des pays susdits. Présentée le 19 avril 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—1. Relevé faisant connaître les noms, l'adresse de résidence et l'occupation antérieure de tous les censeurs, déchiffreurs de dépêches ou de tout autre employé du gouvernement qui ont été en charge des différentes stations du Câble dans la Nouvelle-Ecosse durant l'année civile 1916; 2. les noms des personnes qui ont respectivement recommandé chacun de ces employés, et 3. quel salaire a été payé à chacun de ces employés pour l'année civile 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. .. *Pas imprimée.*

94. Copie des ordres généraux de la Milice promulgués entre le 30 décembre 1915 et le 8 février 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 19 avril 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1915,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Frank Dunlop, de Granes-Point, à Sydney-Mines, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., et état détaillé des dépenses de l'enquête tenue en cette matière. Présentée le 19 avril 1917. *M. McKenzie*.. .. .. *Pas imprimée.*

96. Réponse à ordre de la Chambre du 3 avril 1916,—Etat indiquant,—1. Quels sont les noms des personnes qui composent le personnel du bureau du Haut Commissaire du Canada à Londres; 2. Si quelques-uns de ces fonctionnaires sont nés en Canada et leurs noms; 3. S'il est vrai, comme la chose a été dite, que le Canada est la seule des possessions britanniques qui n'emploie aucun de ses indigènes dans le bureau de son Haut-Commissaire. Présentée le 19 avril 1917. *M. Proulx*.. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

97. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 22 février 1915,—Copie de tous décrets du Conseil, mémoires, correspondance ou documents, en la possession du gouvernement ou de quelqu'un des ministères, concernant le trafic du poisson séché et des vins entre le Portugal et le Canada. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé, sous forme de tableau, des divorces accordés par le Parlement du Canada depuis 1867. Présentée le 19 avril 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant le contrat pour le transport de la malle de Tatamagouche à New-Annan et Tatamagouche-Mountain, comté de Colchester. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

100. Copie de la nouvelle règle qui remplace la règle 236 des Règles et ordonnances générales qui régissent la pratique et la procédure à suivre dans la cour de l'Echiquier du Canada, adoptée le 16 février 1917. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. *Pas imprimée.*

100*a*. Copie des règles et ordonnances générales actuellement en force au sujet de la pratique et de la procédure dans la cour de l'Echiquier du Canada.—Aussi,—Copie de l'ordonnance générale concernant les honoraires et frais dans la cour de l'Echiquier, dans l'exercice de sa juridiction, à titre de cour de l'Amirauté. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 3 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

101. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé fournissant une liste de toutes les personnes employées au cours de l'année 1916, dans la remise à locomotives des chemins de fer du gouvernement, à Pirate-Harbour, N.-E., comme serre-freins, télégraphistes, nettoyeurs et tâcherons, avec mention de la date de leur nomination et la durée de leur emploi, respectivement; aussi, le salaire mensuel de chacun de ces employés. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande et la nomination d'un bureau de conciliation pour les employés de l'*Acadia Coal Co.,* au printemps de 1916, des délibérations du dit bureau et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, de quelque nature que ce soit, télégrammes, correspondance, etc., échangés entre toute personne ou toutes personnes et le ministère du Travail ou tout autre ministère du gouvernement au sujet des différends industriels survenus à Thetford-Mines, P.Q.;—aussi, copie de toute la correspondance échangée entre les différents ministères du gouvernement à ce même sujet. Présentée le 19 avril 1917. *M. Verville*..*Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande d'un bureau de conciliation en vertu de la Loi des différends industriels et le refus de l'accorder aux employés de chemin de fer du Canada à Pictou qui faisaient partie de l'Union des débardeurs à Pictou pendant l'année 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*..*Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie des contrats conclus entre le gouvernement et la *P. Lyall and Sons Construction Company,* pour la reconstruction de l'édifice parlementaire. Présentée le 20 avril 1917. *M. Murphy.* *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

106. Copie du décret du conseil No 1062, 16 avril 1917, ordonnant que le blé, la farine de blé et la semoule soient inscrits sur la liste des marchandises qui peuvent être importées en Canada franc de droit de douane. Présentée par sir Thomas White, le 20 avril 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

107. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant s'il est à la connaissance du gouvernement qu'il se serait présenté dans le service militaire des cas où des

VOLUME 21—*Suite.*

soldats après enrôlement ont obtenu congé pour aller travailler aux récoltes et ont été blessés accidentellement pendant ce congé, et par suite de ces accidents ont dû s'endetter pour frais d'hôpital, retournant ensuite à leur service militaire et renvoyés à cause des blessures reçues comme il est mentionné ci-dessus; si les demandes ont été faites au sujet des dépenses d'hôpital; si le gouvernement a admis la validité des demandes de cette nature; si non, sur quels motifs le refus a été basé; quelles mesures ont été prises à cet égard; si, en de telles circonstances, la personne enrôlée n'a pas droit à sa solde jusqu'au moment de son renvoi du service ainsi qu'au paiement de son compte d'hôpital. Présentée le 20 avril 1917. *M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie d'une communication de la part du sous-ministre de la Milice et de la Défense, au sujet de la valeur de l'équipement désigné sous le nom d'équipement *Oliver*, fourni aux soldats canadiens qui ont fait la traversée en Angleterre depuis le commencement de la présente guerre. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 avril 1917. .*Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 20 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 24 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont leurs noms, la date de leur nomination et leur grade; 3. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou parents. Présentée le 31 mai 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*c*. Réponse rectifiée à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou aux parents respectivement. Présentée le 14 juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelles sommes ont été contribuées au Fonds patriotique canadien, au 31 décembre 1916, et quelles sommes ont été promises, pour 1917, par les différents comtés, villes et cités dans chacune des provinces; quels sont les noms des différents comtés, villes et cités, et les sommes respectives versées et promises par chacun d'eux; quels sont, dans chaque province, s'il en est, les comtés, les cités et les villes qui, à la date actuelle, n'ont encore rien versé à ce Fonds. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelle somme avait été souscrite et promise au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces, à la date du 31 décembre 1916; pour la période susindiquée, quelle somme a été versée au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces; pour l'année 1917, quelles sommes d'argent, ou autres octrois, ont été promis par le comté, ville ou cité; à la date du 31 décembre 1916, combien de personnes, dans chaque pro-

VOLUME 21—*Suite.*

vince, avaient reçu assistance du Fonds patriotique canadien; la somme totale dépensée pour cette fin dans chaque province. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards.* *Pas imprimée.*

111. Copie du décret du conseil, C.P. 802, daté le 23 mars 1917, concernant la mainmise par le gouvernement du Canada sur la fabrique de la carabine Ross. Présentée par sir Edward Kemp, le 24 avril 1917. . . . . *Pas imprimée.*

112. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autre correspondance dans le ministère de l'Intérieur, concernant les baux de pâturage Nos 2785, 2803, 2843, 3701, 3998, 4603, 5566, 6220 et 6221. Présentée le 25 avril 1917. *M. Steele.* . . . . *Pas imprimée.*

113. Mémoire préparé par le surintendant de l'immigration touchant les annonces publiées par le gouvernement canadien dans les journaux des Etats-Unis, demandant des manouvriers de ferme pour le Canada; ainsi que copie de ces annonces et des instructions à cet égard. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 avril 1917. . . *Pas imprimé.*

114. Copies des décrets du conseil qui suivent:—C.P. No 341, 7 février 1917, concernant l'exportation du papier à journaux en feuilles ou rouleaux, seulement en vertu d'un permis et conformément aux règlements établis par le ministre des Douanes, C.P. No 445, 17 février 1917,—Ordonnances et règlements concernant le prix, la vente, le contrôle, la distribution, le transport, etc., du papier à journaux en feuilles ou rouleaux. C.P. No 1059, 16 avril 1917, donnant au ministre des Douanes le pouvoir de déterminer la quantité et le prix du papier à journaux fourni ou à être fourni par les fabricants aux éditeurs en Canada; et contrôlant la distribution et la livraison de ce papier. C.P. No 1060, 16 avril, nommant R. A. Pringle, commissaire chargé de faire une enquête en ce qui concerne la manufacture, la vente, le prix et la distribution du papier à journaux en Canada. Présentées par sir Thomas White, le 26 avril 1917. . . . . *Pas imprimées.*

115. Copie du décret du conseil, C.P. No 3412, 19 décembre 1917, concernant la nomination de M. S. A. Armstrong comme directeur de la commission des hôpitaux militaires. Présentée par sir Thomas White, le 26 avril 1917. . . . . *Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé donnant les noms et adresses postales de tous les acheteurs de débris de poisson aux usines de réduction de Canso, en 1916; aussi le prix payé par chacun des acheteurs. Présentée le 26 avril 1917. *M. Sinclair.* . . . . *Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie de l'arrêté du conseil récemment adopté aux fins d'élever les taux de péage sur le pont Victoria, Montréal, et aussi copie de toutes pétitions, télégrammes, lettres et autres documents concernant la dite augmentation. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

118. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant la substitution du nom de Luceville donné à la station de l'Intercolonial à Saint-Luce, comté de Rimouski, province de Québec. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

119. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes les pièces justificatives, de toute la correspondance, etc., concernant les réparations faites au quai de Beaver-Harbour, comté de Halifax, au cours des quatre dernières années. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de Harrigan-Cove, comté de Halifax, en 1914-15, sous la direction du contremaître James McDonald. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

121. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Etat indiquant: 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915; 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées; 3. Quels montants ont été dépensés pour la

VOLUME 21—*Suite.*

construction de chemins de fer de l'Etat, au cours des années susdites; 4. Quel montant a été dépensé dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite; 5. Quels montants ont été dépensés pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites; 6. Quels montants ont été dépensés dans chaque province, et les endroits où ces montants ont été dépensés; 7. Quels montants ont été dépensés pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat; 8. Quels montants ont été dépensés pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toute autre personne, en ce qui concerne la construction, les réparations ou l'achat des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, église du village de l'Ile-Perrot, village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-à-Fortune et Ile-Perrot-Nord;—aussi, copie de tous les devis et rapports déjà fournis à la suite de ma demande de production de documents avant et depuis 1914;—aussi, relevé des sommes payées pour construction et réparations, avec mention des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant la construction et réparations faites aux quais plus bas nommés, depuis 1904; ainsi que copie de tous états, rapports déjà produits à ma demande et se rapportant à des documents antérieurs à 1904. Aussi, un état donnant le montant des deniers payés pour telles constructions et réparations, et à qui ils ont été payés: le quai de l'Ile Perrot, nord, sud et de l'Eglise; du village de Vaudreuil; de Pointe-Cavagnole, Hudson, Graham, Rigaud et Pointe-Fortune. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne la construction ou les réparations des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Nord, Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham et Pointe-Fortune depuis 1904; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées; et aussi réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne soit la construction, soit les réparations, soit l'acquisition des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-Fortune et Ile-Perrot-Nord; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance, échangés entre le gouvernement, son ingénieur résidant, et toute autre personne au sujet du dragage exécuté aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'Ile-au-Foin et l'Ile-Paquin, le chenal Graham, le chenal Rigaud, le chemin de Hudson-Heights, Hudson, Como, Pointe-Cavagnole, le chenal au village de Vaudreuil, le chenal de la Baie-Dorion, église de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile-Perrot-Nord;—aussi, relevé des sommes payées aux différentes personnes, compagnies, etc.,

VOLUME 21—*Suite.*

qui ont exécuté ces travaux, avec dates, etc. ;—aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande, le tout depuis 1904. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer.* *Pas imprimée.*

123*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits dénommés plus bas, ainsi que le montant des argents payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour tels travaux, la date, etc. Aussi, copie des états déjà produits à ma demande, et le tout depuis 1904 ; au quai de l'Ile-Perrot, nord, sud et de l'Eglise ; dans la baie de Dorion (chenal) ; au village de Vaudreuil (chenal) ; à la Pointe-Cavagnole ; à Como ; à Hudson ; à Hudson-Heights (chenal) ; à Graham (chenal) ; dans la rivière Rigaud (chenal) ; dans la rivière Ottawa ; îles au Poires (chenal) ; à Pointe-Fortune et à Sainte-Anne de Bellevue (chenal). Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer* . . . . *Pas imprimée.*

124. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Upper-Prospect, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

125. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Shad-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant à la dépense des deniers votés à la dernière session pour améliorations dans le havre de Tracadie, comté d'Antigonish, y compris copie de toutes les lettres écrites sur le même sujet au ministère des Travaux publics, ou à l'un ou l'autre des autres ministres par M. G. A. R. Rollings. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toutes les lettres, télégrammes, rapports ou autres documents reçus par le gouvernement pendant les années 1915 et 1916, concernant les réparations requises au brise-lames de Souris, I.-P.-E. Présentée le 30 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)* . . . . *Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant au prolongement du brise-lames à Breen's Point, dans le comté d'Antigonish. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai de Musha-boom-Harbour, comté de Halifax, en 1913. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean.* *Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître toutes les dépenses faites depuis le 31 mars 1916, par le ministère des Travaux publics, dans les différentes provinces du Canada, mentionnant le nom de l'entreprise, la somme qui y a été dépensée jusqu'ici et l'estimation de la dépense totale à encourir pour chacune d'elles. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai ouest à Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1913-14. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).* *Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre du 31 janvier 1917,—Copie de toute correspondance, pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de l'est de Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

133. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., se rapportant à la construction d'un quai à Ecum-Secum-Ouest, comté de Halifax. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax). Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., se rapportant en quelque manière au dragage à Margaree-Harbour, comté d'Inverness, N.-E., en 1913-14-15 et 16. Présentée le 30 avril 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie du décret du conseil C.P. No 1142, daté le 24 avril 1917, édicté sous l'empire de la Loi des Mesures de guerre, 1914, établissant des règlements en vertu desquels les navires britanniques, inscrits sur les registres maritimes du Canada, ou en voie de construction pour des armateurs appartenant à des pays neutres peuvent, jusqu'à nouvel ordre, être réquisitionnés par Sa Majesté pour le transport de provisions alimentaires, etc., ou pour toute autre fin que ce soit; et révoquant les décrets du conseil C.P. No 2923, du 24 novembre 1916, et C.P. No 1915, 31 mars 1917, touchant le même sujet,—Aussi, copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 janvier 1917, touchant l'exercice par le gouvernement de Sa Majesté du pouvoir de réquisitionner en ce qui regarde les vaisseaux canadiens. Présentée par l'honorable M. Reid, le 30 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels étaient les noms, les adresses postales, les occupations antérieures et les salaires des censeurs et déchiffreurs de dépêches employés par le gouvernement à Hazel-Hill et Canso, au cours de l'année 1916; 2. Combien a coûté ce service à Canso et Hazel-Hill, du 1er août 1914 à ce jour; 3. Quelle est la dépense totale encourue de ce chef, pour toutes les stations dans la province de la Nouvelle-Ecosse, du 1er août 1914 à la présente date. Présentée le 2 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous contrats et conventions entre sir Charles Ross, ses hoirs ou ayants cause et Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre de la Milice et de la Défense, depuis et y compris, la convention intervenue entre les dites parties en date du 27 mars, A.D. 1902. Présentée le 2 mai 1917. *M. Northrup*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

138. Réponse à ordre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents à l'emploi du ministère de la Milice et de la Defense au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce ministère depuis le 1er août 1914; 5 Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1914; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 2 mai 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Service naval au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministre depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1915; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée

VOLUME 21—*Suite.*

par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 1: octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 16 mai 1917. *M. Chisholm* . . . . *Pas imprimée.*

138*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917. Présenté le 31 mai 1917. *M. Sinclair* . . . . . *Pas imprimée.*

138*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Affaires extérieures au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 1er juin 1917. . . . . *Pas imprimée.*

138*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Justice au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 juin 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

138*e*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Finances au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce

VOLUME 21—*Suite.*

même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911: 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 29 juin 1917. *M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

138*f*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi de ministère des Affaires des Sauvages au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé lle 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 10 juillet 1917, par l'honorable M. Roche. *M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

138*g*. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de l'Agriculture au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Préseentée le 15 août 1917. *M. Hughes (I.P.-E.). Pas imprimée.*

138*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Secrétaire d'Etat au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 août 1917. *M. McKenzie. Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

139. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie du décret du Conseil et de tous les autres documents relatifs à l'octroi à J. C. Shields et autres ou à la compagnie de messagerie *Inland Express* de l'entreprise du transport de la malle entre Ashcroft et Fort-George, C.-B. Présentée le 2 mai 1917. *M. Turriff.* *Pas imprimée.*

140. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province du Manitoba relativement à une loi adoptée par la législature du Manitoba à sa dernière session et intitulée: "Loi modifiant la Loi des Jurés".—Aussi, copie de tous les décrets du Conseil se rapportant à ce sujet. Présentée le 3 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 février 1917, pour un relevé faisant connaître quels sont le nombre et la nationalité de chacun des étrangers internés qui ont été employés à des travaux publics depuis le 4 août 1914; quels sont le nombre et la nationalité de chacun d'entre eux qui sont employés à des travaux industriels dans les provinces du Canada depuis le 1er octobre 1914, et quel est le nombre d'entre eux ainsi employés actuellement. Présentée le 3 mai 1917. *M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la Commission royale nommée par décret du Conseil, le 29 septembre 1916, pour faire une enquête et un rapport sur les conditions relatives à la livraison de cargaisons de charbon aux caboteurs dans les provinces maritimes. Présentée le 7 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien de personnes désireuses de s'enrôler dans la force expéditionnaire canadienne ont été rejetées comme physiquement impropres, et combien de soldats ont été, pour la même raison, renvoyée après s'être enrôlés. Présentée le 7 mai 1917. *M. Steele*. .*Pas imprimée.*

143*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*. . . . .*Pas imprimée.*

143*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 7 mai 1917. *M. Graham*. . . . .*Pas imprimée.*

143*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître si le ministère de la Milice ou une des autorités quelconque de ce ministère a des statistiques officielles et complètes relatives au recrutement des soldats pour le service d'outre-mer, au Canada; et dans l'affirmative, quels sont les chiffres exacts: 1. Des Canadiens de langue française enrégimentés dans les différents régiments pour le service d'outre-mer, levés depuis août 1914 jusqu'à date; 2. Des Canadiens de langue anglaise nés au Canada ainsi enrégimentés; 3. Des sujets britanniques de naissance, nés en dehors du Canada mais enrégimentés dans les corps expéditionnaires canadiens; 4. Des sujets britanniques par naturalisation; 5. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons commandés par les officiers de langue anglaise, levés dans la province de Québec; 6. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons levés dans les autres provinces du Canada. Présentée le 14 juin 1917. *M. Lanctôt*. .*Pas imprimée.*

143*d*. Copie des relevés de recensement fournissant un sommaire de la force numérique de toutes les unités composant la force expéditionnaire canadienne en Angleterre (Période du 14 mai 1917), ainsi qu'un relevé indiquant la force numérique des troupes canadiennes en France, en Angleterre, dans les régions de l'Est, à Sainte-Lucie et en Canada, en juin 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 15 juin 1917. .*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

144. Copies des arrêtés du conseil suivants: C.P. No 2314, 7 octobre 1916, nommant un commissaire spécial des grains de semence et de trois assistants, avec pouvoir d'acheter du blé de semence destiné à être distribué pour semence, sur réquisition de la part des corporations municipales, dans les districts où la récolte a manqué par suite des gelées et des dommages causés par la nielle.—Aussi, C.P. No 3073, 14 décembre 1916, autorisant le commissaire spécial des grains de semence à acheter de l'avoine et de l'orge de semence destinées à être distribuées pour semence, sur réquisitions de la part des corporations municipales et des associations de cultivateurs, dans les districts où ces grains de semence font défaut. Présentées par l'honorable M. Burrell, le 8 mai 1917. *Pas imprimées.*

145. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant le traitement spécial toléré à l'égard de Thos. Kelly, prisonnier au pénitencier de Montagne-de-Pierre (*Stoney-Mountain*). Présentée le 9 mai 1917. *M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

146. Copie du décret du Conseil, C.P. 1133, en date du 28 avril 1917, autorisant un envoi nouveau de 300 milles de rails, à la demande du gouvernement de Sa Majesté, en Angleterre, pour être employés en France pour les fins de la guerre. Présentée par l'honorable M. Meighen, le 10 mai 1917. . . . . *Pas imprimée.*

146*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Entre quels endroits sur le parcours du Canadien-Nord, à l'ouest d'Edmonton, on doit enlever les rails pour les utiliser sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; 2. Entre quels endroits sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, les rails du Grand-Tronc-Pacifique seront remplacés par des rails enlevés à la ligne du Canadien-Nord. Présentée le 4 juin 1917. *M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

146*b*. Tableau indiquant les points sur le parcours de la division de l'Est du National Transcontinental d'où l'on a enlevé les rails destinés à être expédiés en France, la longueur de chacun de ces bouts de ligne d'où les dits rails ont été enlevés et remplacés par des rails de l'Intercolonial (accompagné d'une carte). Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 21 juin 1917. . . . . *Pas imprimé.*

147. Réponse requise par l'article 88 du chapitre 62 des Statuts Revisés du Canada prescrivant au ministre de l'Intérieur de soumettre au Parlement chaque année un état des permis donnés par le Commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1916. Présentée. par l'honorable M. Roche, le 1er mai 1917. . *Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 30 avril 1917,—Copie des demandes de bureaux de conciliation adressées au ministère du Travail par l'association provinciale des artisans (*P.W.A.*) ou ses officiers, et par les ouvriers mineurs unis (*U.M.W.*) de la Nouvelle-Ecosse ou ses officiers; aussi, copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à cette question, ainsi que de tout autre document, décret du conseil, touchan la nomination d'une commission chargée de faire une enquête au sujet des conditions du travail et autres s'y rattachant, dans le comté de Cap-Breton. Présentée le 11 mai 1917. *M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, lettres, copies de lettres, rapports et autres documents concernant l'acquisition des deux navires, le *A. J. McKee* et le *T. J. Drummond*, par le ministère des Chemins de fer, en vertu du décret du conseil du 17 avril 1917. Présentée le 14 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des télégrammes, mémoires, etc., avec et par le ministère des Chemins de fer concernant les noms donnés aux gares sur le chemin de fer *Halifax and Eastern.* Présentée le 14 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes déclarations, rapports, témoignages, lettres et autres papiers ou documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, concernant une réclamation pour blessures infligées, à

VOLUME 21—*Suite.*

Briley-Brook, N.-E., par le chemin de fer de l'Etat, à un cheval appartenant à un nommé Dan McFarlane. Présentée le 15 mai 1917. *M. Sinclair* *Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquêtes et rapports concernant la suspension de Polydore Lebel, ingénieur du chemin de fer Intercolonial à Rivière-du-Loup, à la suite d'un tamponnement à Rivière-Ouelle pendant l'année 1916. Présentée le 15 mai 1917. *M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

153. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Spenney, contremaître de voie sur la ligne communément appelée ligne courte (*Short line*) du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de Henry Gray comme son successeur. Présentée le 15 mai 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

154. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 7 février 1916,—Copie de tous les documents se rapportant à la nomination de Léon Roy, comme interprète dans le ministère de l'Intérieur; aussi, copie du décret du conseil, des documents et de la correspondance touchant son renvoi d'office. Présentée le 16 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la publication du périodique dit *Canadian Government Railway Employees Magazine*, avec relevé faisant connaître quels en sont la circulation, le coût et la production, les recettes et le nombre de personnes qui y sont employées, comme aussi les sommes reçues par ces dernières en quelque capacité que ce soit, à même les revenus de ces voies ferrées. Présentée le 21 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

156. Réponse à ordre de la Chambre du 22 mars 1916,—Etat indiquant: 1. Au cours du mois de février 1916, combien de chefs de train, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs de locomotives étaient en activité de service sur les chemins de fer de l'Etat entre Moncton et Campbellton; 2. Au cours de la même période, combien d'heures de travail à chaque voyage ont été fournies par les susdits employés entre les points ci-dessus nommés. Présentée le 21 mai 1917. *M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

157. Rapport des procédures de la cour de l'Echiquier, en vertu de l'article 49A de la Loi des Sauvages, en la matière du déplacement de la bande des sauvages de la réserve de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Présenté par l'honorable M. Roche, le 22 mai 1917. *Pas imprimé.*

158. Rapport des travaux de la Commission des hôpitaux militaires, depuis sa création jusqu'à date. Présenté par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.

159. Copie de la correspondance échangée entre des membres de l'Exécutif et l'Association des manufacturiers canadiens, concernant l'achat d'approvisionnements pour les forces expéditionnaires du Canada en Angleterre et au front. Présentée par sir Robert Borden le 23 mai 1917. . . . . *Pas imprimée.*

160. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de la correspondance échangée entre le premier ministre et l'ex-ministre de la Milice et de la Défense qui a conduit à la démission de ce dernier ou à sa sortie du cabinet. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

161. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 26 janvier 1917,—Etat indiquant la date et l'objet de toutes les commissions instituées par le gouvernement du jour, depuis son accession au pouvoir en 1911 jusqu'à la présente date; le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, les noms de ceux qui en ont fait partie, et le prix que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat*). *Pas imprimée.*

161*a*. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat en date du 7 février 1917 à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un

VOLUME 21—*Suite.*

état indiquant la date, l'objet et le personnel de toutes les commissions instituées par l'ancien gouvernement depuis son accession au pouvoir en 1896 jusqu'à son remplacement par le gouvernement actuel en 1911, ainsi que le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, et ce que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat.*) ***Pas imprimée.***

162. Décret du conseil, C.P. No 1433, du 24 mai 1917, contenant les règlements établis concernant le départ du Canada des personnes de sexe masculin qui peuvent être astreintes à un service national militaire ou autre, ou qui sont aptes à ce service. Présentée par l'honorable M. Roche, le 29 mai 1917.. .. ..***Pas imprimé.***

163. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 mai 1917,—Copie de l'arrêté du conseil décrétant que tout emploi public du service civil doit être donné de préférence aux soldats revenus du front. Présentée le 29 mai 1917. *M. Boulay.* ***Pas imprimée.***

164. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de tous les rapports, verdicts, témoignages, mémorandums, etc., se rapportant à l'enquête tenue au sujet des dommages subis par le croiseur de Sa Majesté "Grisle", en route entre Halifax et les Bermudes. Présentée le 30 mai 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..***Pas imprimée.***

165. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de D. McDermid, surintendant de l'établissement de pisciculture à East-Margaree, et à la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1917. *M. Chisholm.* ***Pas imprimée.***

166. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers et documents se rapportant à la demande de Willis Keizer, de Hall's-Harbour, comté de King, N.-E., d'établir et exploiter des nasses à Square-Cove, comté de King, N.-E. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).* ***Pas imprimée.***

167. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous les décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., concernant la démission de Moses H. Nickerson, inspecteur des stations de sauvetage dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..***Pas imprimée.***

168. Copie des règlements concernant les pensions avec des modifications et tels qu'amendés jusqu'au 28 février 1917, ainsi que copies des décrets du conseil s'y rapportant. Présentée par sir Thomas White, le 30 mai 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

168*a* Copie du décret du Conseil, C.P. No 277, daté le 30 janvier 1917, concernant les pensions des officiers ou des personnes dont ils sont les soutiens dans le cas de permutation d'officiers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 août 1917.. .. ..***Pas imprimée.***

169. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, correspondance et pétitions échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres personne ou personnes se rapportant en quelque manière à l'enlèvement des rets à saumon sur cette partie de la côte d'Inverness, s'étendant à l'est et à l'ouest de l'embouchure de la rivière Margareee. Présentée le 31 mai 1917. *M. Chisholm*.. .. ..***Pas imprimée.***

170. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet de l'hôpital militaire à Halifax; des témoignages entendus devant cette commission à Halifax, et de tous autres documents en la possession du ministère de la Milice et de la Défense se rattachant à cette enquête. Présentée le 31 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..***Pas imprimée.***

171. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les montants payés ou dépensés par le ministère de la Milice et de la Défense, pour annonces de recrutement en Canada, ainsi que les personnes, firmes ou corporations auxquelles les paiements ont été faits, jusqu'au 1er avril 1917. Présentée le 31 mai 1917. *M. Macdonald.* ***Pas imprimée.***

VOLUME 21—*Suite.*

172. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux, à l'effet que des convois transportant des troupes avaient été attaqués à coup de pierres en passant par Rivière-du-Loup, P.Q., et en d'autres endroits, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. .. *..Pas imprimé.*

173. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux accusant les citoyens de Québec d'avoir maltraité, ou laissé maltraiter, des soldats revenus de la guerre et passant par Québec ou s'y arrêtant, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. .. *..Pas imprimé.*

174. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous les comptes, factures, lettres, réclamations, correspondance et autres documents se rapportant aux montants suivants mentionnés au rapport de l'Auditeur général 1916, Vol. II, page L-11: Juge L. P. Pelletier, frais de voyage, $877; juge I. N. Belleau, frais de voyage, $1,984.44; juge T. H. Chauvin, frais de voyage, $1,421.25; juge B. LeTellier, frais de voyage, $1,923.80. Présentée le 31 mai 1917. *M. Lanctôt.. .. ..Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre de la Chambre du 30 mai 1917,—Etat indiquant: 1. Du 1er janvier 1916 au 31 mars 1917, combien de personnes, non antérieurement employées dans le service des chemins de fer de l'Etat, ont été nommées à des emplois permanents dans ce même service; 2. Quels sont leurs noms, leurs salaires et les postes qui leur ont été confiés. Présentée le 31 mai 1917. *M. Copp.. .. ..Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre de la Chambre du 12 février 1915,—Etat indiquant le nombre d'employés de nationalité allemande dans les différents départements au fédéral, la position qu'ils occupent et leur salaire. Présentée le 1er juin 1917. *M. Delisle.. .. .. ..Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre de la Chambre du 1er mai 1916,—Copie de tous papiers et correspondance concernant le changement de l'emplacement du bureau de poste à Roseberg, Alta. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan.. .. ..Pas imprimée.*

178. Réponse à ordre de la Chambre du 8 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la destitution de Augustin Lauteigne, maître de poste à Island-River, comté de Gloucester, N.-B. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turgeon. Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les télégrammes, lettres, etc., en la possession du ministère des Postes, au sujet du déplacement du bureau de poste de Pearson, township de Casey, collège électoral de Nipissing, de l'endroit où il se trouvait à l'endroit qu'il occupe maintenant. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turriff.. .. ..Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant la destitution de John R. McIntosh, maître de poste à Cumming's-Mountain, comté de Pictou, et la nomination de James Cumming pour le remplacer. Présentée le 1er juin 1917. *M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme totale a été payée par le gouvernement, depuis octobre 1911, à H. P. Duchemin, de Sydney, N.-E., pour services et débours, sous l'empire de la Loi des enquêtes publiques, ou à d'autre titre. Présentée le 1er juin 1917. *M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, documents, etc., etc., au sujet du retrait, par le ministère des Postes, du contrat de malle rurale accordé à Hyppolite Lambert, de Saint-Antoine, dans le comté de Lotbinière, P.Q. Présentée le 1er juin 1917. *M. Fortier.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

183. Rapports en conformité d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes le 18 mai 1916, et basée sur une recommandation du comité mixte des Impressions du Parlement, demandant des renseignements des divers ministères aux fins d'effectuer toute l'économie possible en ce qui concerne les impressions publiques et la distribution des documents publics,—et faisant connaître jusqu'à quel point ces recommandations ont été réalisées. Présentées par l'honorable M. Patenaude, le 1er juin 1917. *Pas imprimés.*

184. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de toute correspondance, rapports et recommandation, s'il en est, adressée par la commission des grains au ministère du Commerce, ou à d'autres ministères à Ottawa, à la suite d'une réunion des commissaires des grains tenue à Lethbridge, cette année. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan.* *Pas imprimée.*

185. Décret du conseil conformément aux dispositions 4-5 George V, ch. 20-8-15 (*Canadian Nothern*).—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimé.*

186. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé faisant connaître la quantité et la valeur des exportations suivantes pour les premiers neuf mois du présent exercice financier, savoir:—Chevaux, bronze et ouvrages en bronze; blé; farines, avoine et céréales autres que le blé; automobiles, bicycles et motocycles, ainsi que les différentes pièces, y compris les appareils de propulsion et bandes de roues; voitures de voies ferrées et leurs pièces; substances chimiques; cuivre et ouvrages en cuivre; produits industriels du coton; substances explosives; fer et acier et leurs produits; armes à feu et munitions; cuir et ouvrages en cuir; viandes et produits de la laiterie; alcool; végétaux séchés et mis en conserves; plomb; vêtements de toutes sortes; zinc et ouvrages en zinc; papier et produits industriels en papier. Présentée le 4 juin 1917. *M. Maclean (Halifax)* . . . . . *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

187. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, correspondance, lettres messages télégraphiques, mémoires, rapports, etc., échangés entre le Sergent d'Armes de la Chambre des Communes et l'honorable Albert Sévigny, entre le Sergent d'Armes et le ministère de la Justice, et entre le ministère de la Justice et l'honorable Albert Sévigny, ayant rapport à certains effets mobiliers et objets divers garnissant ou ornant les appartements de l'Orateur; aussi, copie de tous comptes, reçus de compagnies de messageries, connaissements, comptes pour frais de transport et voiturage, etc., concernant les dits effets et objets. Présentée le 5 juin 1917. *M. Lanctôt.* *Pas imprimée.*

188. Copie du décret du conseil, C.P. No 1457, daté le 29 mai 1917, concernant les traitements des fonctionnaires civils qui s'enrôleront dans les forces militaires du Canada, soit volontairement, soit autrement, à compter de la date du décret. Présentée par sir Thomas White, le 6 juin 1917 . . . . *Pas imprimée.*

189. Copie de rapports généraux de W. F. O'Connor, C.R., agissant en qualité de commissaire *re* "le coût de la vie", en ce qui touche à la production, au coût, aux prix de vente, et au mode de distribution du sucre raffiné. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917 . . . . *Imprimés pour distribution et documents parlementaires.*

190. Copie des rapports de W. F. O'Connor au sujet du commerce de l'anthracite au Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

191. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 22 mai dernier.—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou ses ministres, le ministère de la Milice, le Conseil militaire, le major-général F. L. Lessard, C.B., inspecteur général, ou toute autre personne, et le lieutenant-colonel Armand Lavergne, O.C., le 61 régiment, ou toute autre personne, au sujet de la défense territoriale de la province de Québec, ainsi qu'une copie de tous arrêtés ministériels ou documents concernant cette affaire. (Sénat.) . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

192. Copie du décret du conseil, C.P. No. 1579, du 8 juin 1917, nommant un contrôleur du comestible pour le Canada. Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

192*a*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1460, daté du 16 juin 1917, *re* la nomination d'un contrôleur des vivres pour le Canada, et déterminant ses pouvoirs et attributions. Présentée par sir Robert Borden, le 19 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

193. Copie du décret du conseil, C.P. No 1604, du 11 juin, concernant l'établissement du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada".—Copie du décret du conseil, C.P. No 1605, du 11 juin 1917, nommant certaines personnes membres du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada". Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

194. Copiê des statistiques du recensement de la population mâle du Canada (recensement de 1911) entre les âges de 20 et 45, ces deux âges compris, d'après l'état de célibat ou de mariage, et la nationalité. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

195. Copies des Règlements et Ordres du Roi pour l'armée, 1912,—Réimprimés avec les amendements publiés dans les Ordres généraux jusqu'au 1er août 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

196. Copies du Manuel de la Loi militaire, par le ministère de la Guerre, 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

197. Copie du décret du conseil, C.P. No 987, daté le 10 avril 1917, tel que modifié par le décret du Conseil, No 1451, daté le 25 mai 1917,—Règlements, étant une codification et modification des divers décrets du conseil édictés à cause de la guerre, le tout devant être connu sous le nom de "Décret du Conseil concernant la Défense du Canada, 1917". Présentée par l'honorable M. Hazen, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de John McDonald, concerge de l'édifice public à Inverness, et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm..Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de McKay's-Point, comté d'Inverness. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm.*
Pas imprimée.

200. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie des lettres, etc., envoyées par le gouvernement ou le ministère des Travaux publics à l'ingénieur local ou autres personnes, en réponse aux lettres, télégrammes ou rapports concernant le brise-lames à Souris, I.-P.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 15 juin 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre de la Chambre du 23 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, recommandations et communications, se rapportant à la démission de Hector Urquhart, employé à l'entretien de la ligne sur le réseau des lignes télégraphiques du gouvernement, entre Grand-River et Enon, comté de Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, et à la nomination de Dan A. McLennan, pour le remplacer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de Craignish. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les

VOLUME 21—*Suite.*

montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 15 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Rélevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 28 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 9 mai 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, télégrammes, etc., envoyés au gouvernement et insistant sur la nécessité d'abolir la tolérance des cantines où se pratique la vente de la boisson dans les camps d'outre-mer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du Sénat, en date du 7 courant,—Copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce, relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*).. .. .. ..*Pas imprimée.*

205*a*. Réponse supplémentaire à ordre du Sénat en date du 7 juin 1917, pour copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

206. La lettre de l'honorable E. L. Patenaude, M.P., au très honorable premier ministre, donnant sa démission comme secrétaire d'Etat pour le Canada, et la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée par sir Robert Borden, le 18 juin 1917. *Pas imprimée.*

207. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître combien de marchandises ont été exportées du Canada en pays étrangers et ont passé par le port d'Hambourg, depuis le 1er août 1914 jusqu'à ce jour, et les noms des pays qui ont importé ces marchandises du Canada et les montants respectifs pour chacun d'eux. Présentée le 18 juin 1917. *M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Relevé faisant connaître les détails des débours de Ward Fisher, inspecteur des pêcheries dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, et qui se sont élevés à $388.40 en 1912, et à $1,009.84 en 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., échangés avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, les officiers du ministère de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres compagnies, personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du saumon de la Colombie-Britannique depuis le 20 janvier 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. MacKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

210. Relevé de la quantité et des prix des produits achetés et vendus (y compris les exportations et la consommation domestique) par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada, du 1er janvier au 1er décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 18 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

210*a*. Rapport de W. F. O'Connor, C.R., commissaire fonctionnaire *re* Coût de la vie, en ce qui concerne les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 13 juillet 1917. *Imprimé pour distribution et documents parlementaires.*

210*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 2021, daté le 23 juillet 1917, recommandant de continuer l'enquête relative aux affaires, livres, documents et archives de la *William Davies Company, Limited,* et de la raison sociale *Matthews-Blackwell, Ltd.*. quant aux faits

VOLUME 21—*Suite.*

mis en lumière par le rapport de W. F. O'Connor, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur sur le coût de la vie, les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada,—et nommant G. F. Henderson, A. B. Brodie et Geoffrey Clarkson, avec tous les pouvoirs de commissaires chargés de conduire des enquêtes sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, avec mission d'examiner les livres, documents, etc., des dites compagnies; aussi, de recommander par écrit au ministre du Travail un mode type de computer les frais et coût applicables aux opérations de l'entreposage frigorifique, mode permettant de s'assurer sans difficulté de temps à autre, des profits nets réalisés par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 25 juillet 1917. . . . . *Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes, pétitions et autres papiers et documents en la possession du ministère du Commerce demandant de pourvoir à un approvisionnement de sel pour les pêcheries des Provinces maritimes. Présentée par sir George Foster, le 22 juin 1917. *Pas imprimée.*

212. Copie du décret du conseil, C.P. No 1725, daté le 25 juin 1917, créant la position de directeur des opérations minières de la houille pour les régions houillères du sud-est de la province de la Colombie-Britannique, et les régions houillères de la province de l'Alberta, connues sous le nom de district No 18.—Aussi: Copie du décret du conseil, C.P. No 1726, daté le 25 juin 1917, nommant W. H. Armstrong, de la cité de Vancouver, directeur des opérations minières de la houille, en vertu des dispositions du susdit décret du conseil, C.P. No 1725, du 25 juin 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 25 juin 1917. *Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 mai 1917, pour copie de lettres, rapports et communications échangés, du 1er septembre 1916 à ce jour, entre le ministre du Travail et le ministère du Travail et les officiers des Mineurs unis (*United Mine Workers*) de l'Alberta, district No 18, et les officiers de l'*Alberta and Eastern British Columbia Coal Operators' Association,* touchant les demandes présentées par les mineurs d'une augmentation de gages à cause de l'augmentation du coût de la vie. Présentée le 12 juillet 1917. *M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

213. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917, faisant connaître:—1. Combien de bataillons d'infanterie sont partis avec le premier contingent; 2. Quel est le nombre et quel est le nom des différentes unités de l'artillerie faisant partie du premier contingent; 3. Quel est le nombre et le nom des différents corps médicaux partis avec le premier contingent; 4. Quel est le nombre et le nom de toutes les autres unités parties avec le premier contingent; 5. Quels sont les noms, rangs et charges des officiers surnuméraires partis avec le premier contingent. Présentée le 26 juin 1917. *M. Lachance.* *Pas imprimée.*

214. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 30 mai 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, câblogrammes, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, et le gouvernement canadien ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, au sujet de la question de la législation projetée à être adoptée par le gouvernement impérial aux fins de rendre valides certaines lois et procédures de la législature de la Colombie-Britannique. Présentée le 27 juin 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre de la Chambre du 4 juin 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le chef des traducteurs du compte rendu officiel des débats des Communes, le greffier de la Chambre et M. l'Orateur, du 19 avril 1917 à ce jour. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat donnant les montants payés par le gouvernement fédéral du 1er juillet 1896 au 1er octobre 1911, aux journaux suivants: *Le Canada, La Presse, La Patrie, Le Pays,* tous de Montréal; *La Vigie, Le Soleil,* de Québec. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

217. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître quel était le nombre des employés des ministères suivants après 1896 et après 1911: Intérieur, Revenu de l'Intérieur, Travaux publics, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Travail et Commerce. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant combien de soldats revenus au pays ont obtenu de l'emploi dans les ministères du gouvernement. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre de la Chambre du 25 juin 1917,—Copie des rapports faits par les médecins du pénitencier, en ce qui se rattache à la libération du pénitencier de Edward Levi Baugh. Présentée le 4 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Etat donnant les noms et salaires des employés des ministères de l'Intérieur et des Affaires des Sauvages, (*a*) service intérieur et (*b*) service extérieur, qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu leur plein salaire civil en sus de leur solde et allocations; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une partie de leur salaire civil suffisante pour parfaire le chiffre de leur salaire civil; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une compensation en considération de leur emploi civil. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

221. Rapport de la commission spéciale du commerce envoyée en mission en Grande-Bretagne, en France et en Italie, de mai à septembre 1916. Présentée par sir George Foster, le 5 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le chiffre total des dépenses faites pour l'agriculture par le gouvernement fédéral au cours de chacun des exercices de 1904-05 à 1916-17, inclusivement; 2. Quelle somme a été réservée par la loi d'encouragement à l'agriculture, de 1912, pour aider les départements d'agriculture des provinces pour encourager et donner plus d'extension à leurs travaux; 3. Quelle partie de la somme susdite a été accordée à chaque province, et quels travaux ont été exécutés dans chaque province par suite de cette aide; 4. Quelle somme a été réservée par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi d'instruction agricole, de 1913, et, aux termes des dispositions de la dite loi, quelles sommes ont été allouées à chaque province chaque année; 5. Quel est le but général de la dite loi, et dans quelle mesure chaque province l'a rempli. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Edwards.*
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

223. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Si M. Giard, ex-M.P. pour Compton, P.Q., est à l'emploi du gouvernement; 2. Si oui, depuis quand il l'est; 3. Combien d'employés il a sous ses ordres et quels sont les noms de chacun; 4. Quel salaire il a; 5. Quel est le salaire de chacun des employés sous sa charge; 6. S'il a acheté des animaux reproducteurs pour le gouvernement; 7. Si oui, combien et quel prix il a payé pour chacun; 8. Où les dits animaux reproducteurs ont été placés; 9. Combien de ces animaux ont été refusés ou remis au gouvernement ou à M. Giard; 10. Pourquoi ils ont été refusés et remis par ceux chez qui on les avait placés; 11. Où sont, actuellement les dits animaux reproducteurs; 12. Ce que le gouvernement ou le ministère de l'Agriculture entend faire des dits animaux ainsi refusés ou remis à M. Giard. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, rapports, et spécialement d'un décret du conseil daté le 6 décembre 1898, au sujet de l'exemption du service militaire pour les Doukhobors. Présentée par l'honorable M. Roche, le 9 juillet 1917. *M. McCraney.*
Pas imprimée.

225. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et autres documents de record dans le ministère de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne la mise en réquisition des navires canadiens, par le gouvernement du Canada. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Sinclair.*
Pas imprimée.

VOLUME 21—*Suite.*

226. Réponse à ordre de la Chambre du 7 juin 1917,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'officiers ont été nommés pour faire du recrutement dans la province de Québec; 2. Quels sont les noms, les adresses postales, la nature des fonctions et la solde des dits officiers. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

226*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Etat faisant connaître: 1. Quels sont les noms et adresses postales des personnes qui, dans l'Ile-du-Prince-Edouard, ont fait ou qui font actuellement du recrutement pour l'armée ou la marine, ou qui font un travail de nature militaire similaire depuis août 1914; 2. Quelle rémunération ou solde est reçue par chacune de ces personnes, et quel supplément elles reçoivent pour frais de voyage ou autres dépenses; 3. Quelle somme totale a été reçue par chacune de ces personnes jusqu'au 1er juin 1917. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Hughes (I.-P.-E.). Pas imprimée.*

227. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Postes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur; 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires; 3. Quel est le salaire de chacun d'eux; 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère; 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 14 juillet 1917. *M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

228. Copie d'un mémoire présenté par le comité des Slaves du Sud aux représentants des Dominions britanniques exposant les idées et les aspirations des Jugo-Slaves (Serbes, Croates et Slovènes) relevant du gouvernement Austro-Hongrois. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917. . . . . *Pas imprimée.*

229. Réclamations faites par le ministre de la Justice relativement au paiement des droits par certaines provinces. *(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimées.*

230. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve;—et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 27 juillet 1917. . . . . *Imprimée pour distribution—députés et sénateurs seulement.*

230*a*. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, 1906, et des lois l'amendant, en vertu d'un décret du conseil édicté le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve; et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert

VOLUME 21—*Suite.*

Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 9 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et autres papiers concernant un contrat pour le transport des malles entre Grand-River et Fourchu, dans le comté de Richmond, N.-E., en 1916 et 1917. Présentée le 28 juillet 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat d'un terrain à Vancouver, C.-B., pour les fins d'un arsenal, depuis le 1er janvier 1913. Présentée le 30 juillet 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

233. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et le grade actuel de tous ceux qui ont été nommés officiers directeurs de recrutement, ou officiers recruteurs, soit spéciaux, soit de district (non recruteurs locaux ou régimentaires) depuis le début de la guerre; les dates respectives de ces nominations; quels étaient l'âge et l'occupation respectifs de ceux qui ont été ainsi nommés; de quelle organisation militaire, s'il y a, ces personnes faisaient partie; quels grades elles avaient dans l'une ou l'autre organisation militaire; si on a mis fin à l'emploi de l'un ou l'autre de ces recruteurs, et, dans l'affirmative, quels sont les noms de ces recruteurs et les dates auxquelles leurs emplois a cessé. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

234. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître à quelle date la dernière commande du gouvernement a été donnée à la compagnie de la carabine Ross; pour combien de carabines était cette commande; si le gouvernement a reçu une recommandation du conseil de l'armée britannique à l'effet d'utiliser les moyens qui existent au Canada pour manufacturer la carabine Lee-Enfield nouvelle et améliorée; à quelle date cette recommandation a été reçue; et si on a donné suite à cette recommandation. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

235. Réponse à ordre de la Chambre du 20 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels sont les noms des membres de l'état-major militaire à North-Vancouver; 2. Quelles sont leurs fonctions respectives; 3. Quels sont le grade et la solde de chacun d'eux; 4. Quelle somme chacun d'eux a reçue; 5. A quelles dates respectives ces militaires se sont enrôlés, et depuis combien de temps ils forment partie de l'état-major. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

235*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 21 juin 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms, grades, soldes, nature des fonctions et les postes stationnaires de tous les officiers attachés aux quartiers généraux, Halifax, et employés dans les différentes sections du service militaire ou se rattachant en quelque manière que ce soit à la division militaire No 6. Présentée le 2 août 1917. M. Tobin.. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juillet 1917,—Liste complète des différentes commissions créées depuis le commencement de la guerre concernant les soldats, leur pension, les hôpitaux, etc., avec les noms des différents commissaires qui composent ces commissions. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Copie des états financiers du réseau du *Canadian Northern Railway*: 1. Bilan, au 30 juin 1916; 2. Relevé des garanties émises et des charges fixes, au 30 juin 1917; 3. Relevé du passif, au 15 juin 1917; 3 (a). Relevé du compte de l'équipement; 4. Liste des garanties fournies pour emprunts; 5. Revenu brut et revenu net, au 30 juin 1917; 6. Tableau comparatif des recettes, 1915, 1916 et 1917; 7. Relevé de la dépense au compte du capital et des améliorations pour l'année terminée le 30 juin 1917; 8. Milles en exploitation.—Aussi: Relevés faisant connaître les obligations, etc., autorisées, émises et en suspens; le produit net réalisé; l'intérêt payable pendant la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1917; les sommes estimées nécessaires pour la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1918, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Tronc et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

237*a*. Copie de l'acte de fiduciaire-hypothécaire garantissant une émission de $45,000,000 de valeurs garanties du *Canadian Northern Railway,* garanties par le gouvernement fédéral, émises sous l'empire de la législation de 1914.—Aussi: Copie de l'acte hypothécaire, daté le 26 juin 1916,—consenti par la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à Sa Majesté le Roi,—en nantissement de certaines avances faites à compte d'un prêt de $15,000,000 par Sa Majesté à la *Canadian Northern Railway Company.*—Aussi, Copie d'une vérification des comptes du revenu et des dépenses du réseau du *Canadian Northern Railway* pour les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1916 et pour janvier et février 1917. Présentée par sir Thomas White, le 8 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

237*b*. Relevé des sommes avancées par le gouvernement du Canada à la *Canadian Northern Railway Company* au compte des intérêts, jusqu'à ce jour.—Aussi: Les états financiers du *Canadian Northern Railwoy* qui suivent: 1. Bilan intérimaire porté au 30 avril 1917; 2. Relevé estimatif du coût de l'achèvement des lignes et termini, en voie de construction, et des arrangements financiers pour y pourvoir; 3. Relevé des comptes des entrepreneurs et d'autres entreprises non encore réglés au 30 juin 1917; 4. Mémorandum touchant les terres non vendues; 5. Relevé estimatif de la somme requise pour améliorations et matériel roulant pour une période de trois ans. Présentée par sir Thomas White, le 13 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

238. Copie du décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, recommandant qu'il n'y ait pas de réduction de l'allocation de séparation ou de pension dans les cas d'officiers, d'officiers à brevet et de sous-officiers consentant à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front; aussi, copie du décret du conseil, C.P. No 2008, du 20 juillet 1917, révoquant le décret du conseil, C.P. 1615, du 13 juin 1917. et modifiant le décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, relativement aux allocations de séparation et de pension pour ceux qui ont consenti à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front. Présentée par sir Edward Kemp, le 2 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre la Chambre de Commerce de la cité de Québec et le premier ministre, relativement au rapport de la Commission spéciale chargée d'étudier la question des chemins de fer. Présentée le 2 août 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

240. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé des frais de voyage de Maurice Leblanc, contremaître général à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

241. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur local et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'île au Foin et l'île Paquin, chenal Graham, chenal de Rigaud, chenal de Hudson-Heights, Eglise de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile Perrot-Nord; depuis 1904; aussi, relevé des montant payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec la date des paiements; aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande au sujet des dits travaux, avant 1904.—Aussi: Réponse à ordre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, l'ingénieur local du district et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage exécutés aux endroits nommés ci-dessous; aussi, relevé du montant d'argent payé à diverses personnes ou compagnies, etc., pour ces travaux; aussi, copie de tous les relevés déjà présentés à ma demande, avant 1904: quai de l'Ile-Perrot, au nord et au sud; Eglise de l'Ile-Perrot; chenal de la baie Dorion; chenal du village de Vaudreuil; Pointe-Cavagnole; Como; chenal à Hudson-Heights; chenal Graham; chenal de la rivière Rigaud; chenal des îles aux Poires, rivière Ottawa; Pointe-Fortune, et chenal de Sainte-Anne de Bellevue.—Aussi, un état du montant des sommes payées à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec des relevés déjà présentés à ma demande au sujet des mêmes travaux antérieurement à 1904. Présentée le 8 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

242. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement et aux réparations du quai de Finlay-Point. Présentée le 8 août 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

243. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure au 1er septembre 1915, se rapportant aux quais, brise-lames et autres travaux publics situés dans le comté d'Antigonish, N.-E. Présentée le 8 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous documents, correspondance, rapports, comptes, bordereaux de paie, etc., se rapportant aux travaux faits aux quais de l'Etat à Cross-Point, Miguasha, Saint-Omer et New-Carlisle, Québec, depuis 1912. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière au quai de Marble-Mountain. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement du quai du havre de Margaree. Présentée le 13 avril 1917. *M. Chisholm*.. ..*Pas imprimée.*

246*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au brise-lames dans le havre de Margaree. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

247. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au quai de Port-Hood. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

248. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit à l'établissement d'un havre à Inverness. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, pour copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement du Canada a construit des lignes de téléphone dans la Colombie-Britannique parallèlement à celles de la compagnie de téléphone d'Okanagan déjà en exploitation, et leur faisant concurrence. Présentée le 13 août 1917. *M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de toute correspondance dans le ministère des Travaux publics, à dater du 1er septembre 1915, concernant les quais, brise-lames et autres travaux publics dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 13 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de tous documents, archives, etc., en ce qui concerne le renvoi par le gouvernement fédéral à un tribunal d'interprétation des questions qui se rapportent au droit exclusif de pêche dans les eaux de marée, en la province de Québec. Présentée le 15 août 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 juillet 1917, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes attachées au service du commissaire du bétail vivant, dans la province de la Saskatchewan, avec mention des salaires et débours qui leur ont été payés, et du nombre d'étalons et des taureaux utilisés en cette province quand le bureau de ce commissaire y a été établi. Présentée le 15 août 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

253. Réponse à l'ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes, etc., échangés entre le ministère du Service Naval, ou celui de la Marine et des Pêcheries, et toute autre personne concernant la saisie de certains bateaux de pêche, d'outillage et d'équipement de pêche employés à la pêche illégale de homards dans le détroit de Northumberland, au cours de l'automne de 1916;—Aussi, des témoignages entendus devant M. G. Teed, bourgeois, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur en la matière, et de son rapport et verdict. Présentée le 16 août 1917. *M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

254. Réponse à l'ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense du Canada, la Commission des achats de guerre du Canada et le ministère de la guerre britannique, concernant une baguette d'entraînement pour tir à la cible et l'utilisation de cette baguette par ceux qui font partie de la force expéditionnaire canadienne. Présentée le 10 août 1917. *M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à l'ordre de la Chambre du 7 juin juin 1917, pour un relevé faisant connaître: 1. Si le ministère de l'Agriculture fournit à ceux qui en font la demande des taureaux de race pour l'amélioration du bétail; 2. Si de ces animaux ont été envoyés dans le comté de Dorchester, et à quelle date; 3. Si oui, les animaux ainsi envoyés étaient la propriété du ministère de l'Agriculture, et à la demande de qui ils l'ont été; 4. Si oui, à quelles conditions ils ont été prêtés; 5. De qui le ministère a acheté les animaux en question; 6. Quel en a été le prix; 7. Si quelque fonctionnaire du ministère de l'Agriculture s'est enquis de l'endroit où ces taureaux se trouvent actuellement; 8. Si oui, quelle est la nature de son rapport; 9. Si ces taureaux sont utilisés pour les fins pour lesquelles le ministère de l'Agriculture doit en disposer. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme a été payée au *Sydney Daily Post* par tous les ministères pour impressions et annonces depuis le 1er novembre 1911. Présentée le 21 août 1917. *M. Kyte.* *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle est la somme totale payée le 1er novembre 1911 au *Halifax Herald*, à l'*Evening Mail*, de Halifax, et à la *Royal Print and Lithographic Company*, de Halifax, pour impressions, annonces et tout autre service. Présentée le 21 août 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Copie de tous les comptes, documents, réclamations, correspondance, etc., se rapportant aux demandes produites par toutes les personnes qui ont prétendu avoir subi des pertes ou des dommages lors de l'incendie des bâtisses du Parlement, en février 1916. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous les communications, lettres, rapports, pétitions et autres documents de la part des médecins et des associations médicales du pays, demandant le rappel de "La Loi des médicaments brevetés" et la présentation d'une nouvelle loi à ce sujet, afin de rendre plus efficace la surveillance de ces préparations médicinales et mettre sur la liste de prohibition ces drogues ou médecines qui sont dangereuses pour la santé en général et une incitation à certaines pratiques criminelles. Présentée le 21 août 1917. *M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

260. Copie de la correspondance échangée entre l'honorable Robert Rogers et le très honorable sir Robert Borden, premier ministre relativement à la démission de l'honorable M. Rogers comme ministre des Travaux publics du Canada. *(Sénat.)* . . . *Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre du Sénat en date du 11 juillet 1917, pour la production d'un état indiquant le nombre d'officiers et de soldats enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne qui ont été déclarés inaptes au service militaire; si les autorités militaires ont étudié la possibilité d'utiliser ces hommes d'autre façon; si ceux qui ont été déclarés inaptes au

VOLUME 21—*Suite.*

service continuent à toucher leur solde; le nombre de déserteurs dans les divers corps de l'armée expéditionnaire, du 1er octobre 1914 au 1er juin 1917; et le nombre de soldats libérés de l'armée expéditionnaire, depuis le 1er octobre 1914. (*Sénat.*)
Pas imprimée.

262. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 juin dernier, pour la production d'un état indiquant: 1. Le nom et le grade de chaque officier, commissionné ou provisoire, qui faisait partie du 78e régiment (*Highlanders*) du comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. lors de la déclaration de la guerre, au mois d'août 1914; 2. Combien de temps chacun de ces officiers a fait partie du dit régiment. 3. (*a*) Le nom de chacun des dits officiers qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 4. Le nom de chaque personne qui, depuis le début de la guerre, a été attachée au dit 78e régiment à titre d'officier provisoire. la date de son entrée dans le régiment et son grade; 5. (*a*) Le nom de chacun des officiers mentionnés au paragraphe 4, qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 6. Le nom de chacun des officiers mentionnés dans les précédents paragraphes, qui a été en activité de service au front; les régiments dont il a fait partie et le temps qu'il a été ainsi en activité de service; 7. Des détails relatifs à chacun des dits officiers et spécifiant l'endroit où se trouvait chacun des dits officiers le 1er mai 1917, le régiment dont il faisait partie et le grade qu'il avait à cette date-là; 8. Si quelqu'un de ces officiers est allé à la ligne de feu depuis le 1er mai, indiquer son nom, son régiment, son grade et la date de son enrôlement pour service outre-mer. (*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général en date du 8 courant pour toute la correspondance entre le ministère de la Milice et de la Défense et Clarence J. McCuaig, aussi entre ce dernier et le premier comité d'achat nommé par sir Robert Borden, dont l'honorable Robert Rogers était le président et entre le dit Clarence J. McCuaig et le comité dont l'honorable sir Edward Kemp est ou était le président ou avec l'un des membres du dit comité. (*Sénat.*).. ..*Pas imprimée.*

264. Huitième rapport annuel de la Commission de conservation pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er septembre 1917..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de nouveaux édifices et bureaux ont été loués par les différents ministères du gouvernement en la cité d'Ottawa au cours des années civiles 1914, 1915, 1916 et 1917; 2. Quels sont les noms des locateurs, la durée du bail et le loyer en ce qui regarde chaque location; 3. Par quel ministère est occupé chacun de ces locaux. Présentée le 3 septembre 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juillet 1917,—Copie de toute correspondance concernant la concession aux chalutiers à vergue enregistrés aux Etats-Unis du privilège d'entrer dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, d'acheter des provisions, d'engager des matelots, etc., sans avoir un permis à cet effet, tel que prescrit aux termes du *modus vivendi.* Présentée le 3 septembre 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

267. Copie d'un contrat daté le 8 mars 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Wallace Shipyards, Limited,* pour la construction et livraison d'un navire à voiles en bois auxiliaire.—Aussi, Copie d'un contrat daté le 1er juin 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Lamond and Harrison* pour la construction et livraison d'un navires à voiles en bois auxiliaire. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 3 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat pour la production des documents déposés conformément à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1916, demandant une copie de toute la correspondance et de tous les rapports concernant les réclamations des chasseurs de phoques de la Colombie-Britannique, en vertu du traité passé avec les Etats-Unis, ainsi que pour la production de toutes les pièces relatives à cette question. (*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

269. Copie du décret du conseil, C.P. No 2245, daté le 3 septembre 1917, nommant le sous-ministre de la Justice Oliver Mowat Biggar, de la cité d'Edmonton, John H. Mosse, de la cité de Toronto, Louis Loranger, de la cité de Montréal, et le lieutenant-colonel H. A. C. Machim, de la ville de Kenora, Ont., pour constituer un conseil aux fins de prêter leur avis et leur assistance dans l'administration et l'application de la Loi du Service militaire, 1917, sous le nom de Conseil du Service militaire. Présentée par sir Robert Borden, le 4 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de tous les rapports, lettres, télégrammes, correspondance et documents se rapportant au choix des quartiers d'hiver du 210e bataillon, à Regina et à Moosejaw, respectivement. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à la nomination d'un homme en charge des signaux de tempête à Grand-Etang et à Margaree-Harbour. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les diverses routes postales rurales établies dans la circonscription de Qu'Appelle depuis le 1er janvier 1916, leur situation et la date de leur établissement; aussi, indiquant toutes les routes postales actuellement en voie d'établissement ou qui sont présentement à l'étude dans la dite circonscription. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle)*. *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit se rapportant au changement du parcours de la malle rurale Inverness-Margaree de l'ouest à l'est de la rivière Margaree, entre Margaree Forks et Chapel Bridge. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Chisholm. Pas imprimée.*

274. Copie du décret du Conseil, C.P. No 2199, daté le 10 août 1917,—Règles et Règlements édictés aux lieu et place des classifications, Règles et Règlements contenus dans le décret du Conseil, C. P. No 1296, daté le 15 mai 1917, concernant les insignes et médailles de guerre accordés aux membres de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

275. Copie d'un décret du Conseil, C.P. No 2552, daté le 13 septembre 1917, recommandant que les certificats de naturalisation puissent être émis, en vertu de la Loi de naturalisation, 1914, aux aubains de descendance ennemie qui ont résidé durant plusieurs années en Canada, s'il est démontré qu'ils sont franchement en sympathie avec le Royaume-Uni et ses alliés, en la guerre actuelle, et qu'ils n'ont pas d'affiliations ou relations pro-allemandes ou avec un autre aubain ennemi. Présentée par sir Robert Borden, le 14 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

276. Copie de la *Gazette du Canada,* datée le 12 septembre 1917, contenant une liste des noms de l'endroit des tribunaux établis pour examiner et décider en la matière des certificats d'exemption du service militaire. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 15 septembre 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

277. Copies des décrets du Conseil datés respectivement les 15 et 17 septembre 1917, nommant les registraires pour les provinces de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick, de Québec, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de l'Ile-du-Prince-Edouard, en vertu des dispositions et pour les fins de la Loi du Service militaire, 1917. Présentées par sir Robert Borden, le 17 septembre 1917.. ..*Pas imprimées.*

278. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 2 mai 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et de tous les télégrammes, lettres, etc., adressés à l'un ou l'autre des employés du gouvernement, ou reçus de quelqu'un d'entre eux, au sujet des améliorations à apporter et de l'équipement à fournir à la station de sauvetage de Whitehead, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean. Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Fin*.

279. Réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au dragage et à la construction d'un quai à Mabou-Harbour. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*.......... *Pas imprimée.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, du 13 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quelles sont les différentes sommes payées pour courtage et frais en ce qui concerne le placement des différents emprunts effectués par le Canada depuis 1914; 2. Quelle est la somme respective imputable à chaque emprunt. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Macdonald*.......... *Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre de la Chambre, du 5 septembre 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande de construction d'un quai public à Chimney-Corners, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Chisholm*.......... *Pas imprimée.*

282. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 août 1917,—Copie de tous comptes, pièces justificatives, télégrammes, lettres, etc., concernant les paiements faits à George H. Boyce, de Windsor, N.-E., contremaître de district du ministère des Travaux publics, depuis sa nomination à cet emploi. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*.......... *Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre du Sénat en date du 1er mars 1916, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et les chambres de commerce de la Colombie-Britannique, et aussi entre le gouvernement et l'Association des manufacturiers canadiens relativement à la demande des chambres de commerce de la Colombie-Britannique de la nomination d'un officier des douanes au port de New-York. *(Sénat.)*.......... *Pas imprimée.*

284. Réponse partielle à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un relevé contenant le nom de chaque juge de la Cour suprême, des Cours de districts et de comté, dans toutes les provinces du Canada, en l'an 1916, et un état des sommes payées à chacun de ces juges au cours de la dite année, en (*a*) salaires; (*b*) frais de déplacement; (*c*) allocations de toute nature; (*d*) rémunérations pour avoir siégé comme commissaires; (*e*) rétributions de tout genre; et donnant aussi les noms des juges qui ont siégé comme commissaires ou rendu d'autres services au public sans exiger de rémunération. *(Sénat.)* *Pas imprimée.*

285. Réponse à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat tous les documents relatifs à l'achat par le ministère de la Milice de "Bonnie Bel air" de M. W. T. Rodden, qui constitue une partie du numéro (9) aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Lachine, et particulièrement le rapport des avocats qui ont fait l'examen des titres de la propriété. *(Sénat.)*.......... *Pas imprimée.*

ONZIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1916

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

H. L. DRAYTON, C.R., *commissaire en chef.*

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*

L'hon. W. B. NANTEL, C.R., D.D., *sous-commissaire en chef.*

S. J. McLEAN, M.A., LL.B., Ph.D., *commissaire.*

A. S. GOODEVE, *commissaire.*

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la Loi des chemins de fer, telle que modifiée par l'article 12 du chapitre 32, de la loi 8-9 Edouard VII, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de présenter son onzième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Depuis le dernier rapport de la Commission, la Loi des chemins de fer a été modifiée par le chapitre 2 de la loi 6-7 George V, intitulé *Loi modifiant la Loi des Chemins de fer,* et sanctionné le 7 mars 1916. Ledit chapitre se lit comme suit:

6-7 GEORGE V, CHAP. 2.

LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

(Sanctionnée le 7 mars 1916.)

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Est modifiée la Loi des Chemins de fer, chapitre trente-sept des Statuts revisés, 1906, par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article trois cent dix-sept de ladite loi:

"317A. Si la compagnie est incapable ou manque de fournir des facilités suffisantes pour l'acheminement du grain venant des provinces de l'Ouest jusqu'aux élévateurs à la tête du lac Supérieur, ou jusqu'à destination à l'est de ce lac, après la clôture de la navigation sur les Grands lacs et avant la récolte suivante, et que le grain dans certaines sections ou certains districts ne peut, pour cette raison, être mis sur le marché, la Commission peut exiger que ladite compagnie fournisse toutes les facilités en son pouvoir pour le transport de ce grain dans ces sections ou districts jusqu'aux point ou points d'échange intermédiaires avec une autre compagnie ou quelque élévateur de tête de ligne, et là d'en faire livraison à cette autre ou ces autres compagnies, ou à cet élévateur pour le transport par cette autre ou ces autres compagnies selon que la Commission peut prescrire; et la Commission peut exiger que cette autre ou ces autres compagnies transportent ce grain et fournissent les wagons et les locomotives nécessaires à ce transport, et les taux légitimes publiés et déposés par la compagnie en défaut et en vigueur sur sa route, doivent s'appliquer à la route ou aux routes communes ainsi désignées et doivent être répartis entre les compagnies selon que peut prescrire la Commission."

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Au cours de l'année comprise entre le 1er avril 1915 et le 31 mars 1916, la Commission a tenu 60 séances publiques, et y a entendu 474 requêtes. Suit le nombre de ces séances par province:

Dans la province d'Ontario	43
" " de Québec	5
" " de la Nouvelle-Ecosse	1
" " du Manitoba	3
" " de la Saskatchewan	2
" " de l'Alberta	4
" " de la Colombie-Anglaise	2

Ces enquêtes publiques portent sur une variété de questions qui ressortissent à la Commission en vertu de la Loi des Chemins de fer, depuis la requête d'un particulier jusqu'aux questions d'un intérêt public général affectant toute la population.

QUESTIONS RÉGLÉES APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE OU SOMMAIREMENT.

Le nombre de questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, représente une proportion considérable du nombre total des requêtes et des plaintes étudiées par la Commission, c'est-à-dire que sur un ensemble de 2,083 requêtes et plaintes, 20⅝ pour 100 seulement ont été inscrites pour enquête dans les formes et 79⅜ pour 100 ont été réglées sommairement. L'examen et le règlement des plaintes de cette dernière catégorie exigent très souvent une somme considérable d'investigations et de délibérations de la part des fonctionnaires de la Commission. Ces plaintes s'étendent sur une grande variété de sujets, depuis un grief plutôt insignifiant jusqu'à une question d'intérêt général, telle qu'un tarif de chemin de fer, qui implique un principe d'ordre public.

A l'annexe " B " se trouve une liste des plaintes entendues aux différentes séances de la Commission ainsi que des décisions en la matière, et l'annexe " A ", une liste des questions réglées sommairement.

CAISSE DES PASSAGES A NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7 du chapitre 32 de la loi 8-9 Edouard VII, intitulé " Loi modifiant la Loi des Chemins de fer ", il a été décrété que, pendant cinq années consécutives à dater du 1er avril 1909, une somme de $200,000 par année serait prise à même le fonds du revenu consolidé et destinée à aider la construction d'ouvrages pour la protection, la sûreté et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1909; les sommes susdites devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné " Caisse des passages à niveau ", et employées par la Commission, moyennant certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien et du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a rendu du 1er avril 1909 au 31 mars 1916, 341 ordonnances prescrivant les travaux de protection suivants:

Cloches électriques	208
Barrières	83
Passages en dessous du chemin de fer	49
Ponts au-dessus du chemin de fer	16
Voies publiques détournées	16
Rues condamnées	2
Obstacles à la vue enlevées	2
Nombre total de passages à niveau protégés	380

En comparant au dixième rapport annuel de la Commission le nombre total des passages à niveau protégés, on constate que durant l'exercice clos le 31 mars 1916, ce nombre a augmenté de 30, réparti comme suit:

Cloches électriques..	23
Barrières..	3
Passages en dessous du chemin de fer..	3
Voies publiques détournées..	1
Obstacles à la vue enlevées..	1
Augmentation dans le nombre des passages à niveau protégés.. ..	30

NOTE.—Soit trente passages à niveau et trente et un ouvrages de protection, deux cloches ayant été installées au même passage à niveau.

En ce qui concerne l'aide accordée à même cette caisse aux ouvrages de protection, il convient d'attirer de nouveau l'attention sur le fait, constaté par la Commission, que les restrictions imposées par la loi ont empêché que les contributions fussent aussi fortes et aussi nombreuses qu'auraient exigé dans l'intérêt public les vastes projets de l'élimination des passages à niveau. Dans les grandes villes, le prix de certaines de ces entreprises s'élèverait à plus $100,000 et parfois jusqu'à plusieurs millions, de sorte que, en restreignant à $5,000 la somme qui peut être dépensée à un même passage à niveau et en limitant à trois par municipalité le nombre de passages à niveau qui peuvent profiter de cette subvention, la loi n'accorde qu'une faible partie de ce que coûteraient ces entreprises.

DÉCISIONS ET JUGEMENTS GÉNÉRAUX DE LA COMMISSION.

Le présent rapport contient l'énumération de quelques-unes des plus importantes questions qui ont fait le sujet d'enquêtes aux séances publiques de la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916. A l'annexe " C " se trouve le texte *in extenso* des divers jugements.

ORDONNANCES GÉNÉRALES RENDUES PAR LA COMMISSION.

Ci-suit un résumé de quelques-unes des questions qui ont fait l'objet d'ordonnances générales:

Approbation d'un changement à la classification n° 3 des messageries, stipulant un emballage convenable des pellicules de cinématographes, dans le but d'assurer la sûreté des voyageurs et des employés des chemins de fer.

Suspension de la mise en vigueur de l'augmentation proposée dans les prix de transport des marchandises et produits de différentes classes telle qu'indiquée dans le supplément 26 du tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien C.R.C. n° E. 2480.

Disposition à l'effet de modifier l'ordonnance générale n° 102 en ajoutant les mots " Accessoires de lanterne " au paragraphe qui traite de l'installation d'appuis et de degrés pour le service des lanternes.

Disposition à l'effet de modifier le paragraphe (*c*) de l'article n° 5 de la formule de reçu des messageries pour les marchandises, en décrétant que la compagnie ne se tient responsable d'aucune perte et d'aucun dommage résultant de ce que le chargement, en tout où en partie, a été retardé, perdu, détruit ou avarié dans des circonstances auxquelles la compagnie ne pouvait obvier, à moins que cette perte ou ce dommage n'ait été causé par la compagnie du chemin de fer alors que, au moment de la perte ou du dommage, le chargement se soit trouvé à bord de ses trains ou sur sa propriété; et aussi en exigeant qu'une étiquette imprimée soit apposée sur tous les chargements de marchandises indiquant lisiblement si le prix du transport a été payé à l'avance ou est à la charge du destinataire.

Mesure visant au plus prompt remboursement du prix des billets dont les porteurs ne se sont pas servis en tout ou en partie.

Interprétation de l'article 335 de la Loi des chemins de fer en ce qui concerne la formule de certificat de concurrence dont les compagnies doivent se servir pour aviser la Commission de leur assentiment aux tarifs communs ou à leurs suppléments, tels qu'applicables entre diverses destinations au Canada.

Refus de sanctionner l'indemnité exigée par les compagnies de chemins de fer pour le nettoyage et la désinfection des wagons à bestiaux au delà de 75 cents par wagon, et approbation d'une telle indemnité n'excédant pas 75 cents.

La question de la perception des avances faites à des cultivateurs des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan pour l'achat de grains de semence, de fourrage pour les animaux et d'autres choses sous forme de secours, sous l'empire du chapitre 20 des lois de 1915 et de l'ordonnance de la Commission n° 7562, datée le 15 juillet 1909, approuvant les formules de connaissements à l'usage des compagnies de chemins de fer au Canada.

La détermination des conditions auxquelles une corporation municipale ou une compagnie ou un réseau indépendant de téléphone ont le droit de faire le raccordement de leur réseau à longue distance avec celui de la compagnie de téléphone Bell du Canada.

La réglementation du trafic dans les wagons à bagages au Canada.

Dispositions concernant le nombre et le mouvement des wagons frigorifiques destinés au transport des légumes par chargement de wagons et établissant le maximum des prix exigibles pour l'usage de ces wagons frigorifiques en plus des taux publics et déposés pour le transport du même chargement dans des wagons à marchandises fermés.

Application de l'article 321 de la loi des chemins de fer à toute nouvelle classification de marchandises transportées au Canada ou à tout supplément modifiant la classification existante.

Arrêté décrétant qu'en attendant la révision de la classification existante des marchandises transportées au Canada, les compagnies de chemins de fer qui tombent sous la juridiction de la Commission publient et déposent des tarifs pour le transport de pasteurisateurs à crème en nombre moindre qu'un chargement de wagon.

La question des profils des lignes de chemin le fer qui commencent ou aboutissent à l'une des voies mentionnées dans l'ouvrage intitulé " Altitudes au Canada " ou qui croisent l'une de ces dernières.

Application des articles 321 et 348 de la Loi des chemins de fer concernant la classification des marchandises transportées par messageries au Canada.

Modification du règlement 93 du Code uniforme de règlements pour les chemins de fer canadiens, spécifiant que la nuit ou durant un brouillard ou une tempête des lanternes convenables soient placées sur les wagons et les locomotives qui obstruent les voies principales dans les limites d'une gare.

Arrêté décrétant que les compagnies de chemins de fer qui tombent sous la juridiction de la Commission sont tenues d'aviser la Commission des embargos de toute sorte imposés soit par les compagnies qui tombent sous la juridiction de la Commission soit par un voiturier en correspondance avec lesdites compagnies.

Règlements touchant l'observation uniforme des signaux pour indiquer une voie fermée.

Approbation des conditions stipulées sur les formules fournies au public par les compagnies de télégraphe qui tombent sous la juridiction de la Commission et servant à rédiger le message à expédier.

Approbation des tarifs de taux des compagnies de télégraphe dans les limites du territoire à l'ouest de Sudbury, Ont., et d'un point à un autre à l'est et à l'ouest de Sudbury dans les deux directions.

ASSOCIATION DES CONTRIBUABLES DE COWICHAN *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

Quand la concurrence du transport par eau met en jeu un principe qui affecte en entier le tarif des taux, un endroit qui est en dehors du parcours où s'exerce cette concurrence, ne souffre aucun détriment injuste du fait que les taux de transport ne lui sont pas aussi favorables qu'aux endroits affectés par telle concurrence.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 15 février 1915. 18 *Can. Ry. Cas.*, 395.

CITÉ DE LACHINE *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

La Commission s'en tient au principe bien établi que, à défaut de la preuve établissant qu'une compagnie a cédé au public un passage traversant sa voie, tous les frais de l'abaissement du chemin pour construire un passage sous les rails de la compagnie sont à la charge de la municipalité requérante.

Jugements cités et suivis: Village de Weston *vs* les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien (cause du croisement de l'avenue Denison), 7 *Can. Ry. Cas.*, 79; ville de Saint-Pierre *vs* la compagnie du Grand-Tronc (cause du croisement de l'avenue Simplex), 13 *Can. Ry. Cas.*; cité de Montréal *vs* la compagnie du Pacifique-Canadien, 18 *Can. Ry. Cas.*, 50.

Requête demandant l'ouverture d'un passage pour piétons en dessous de la voie de la compagnie défenderesse à partir du croisement de la Sixième avenue au nord et de la Septième avenue au sud de ladite voie et la répartition des frais entre les parties en causes.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 24 février 1915, 18 *Can. Ry. Cas.*, 385.

LA "STANDARD CRUSHED STONE CO." *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

L'article 225 de la Loi des Chemins de fer s'applique aux rameaux ou embranchements dont la Commission ordonne la construction en vertu de l'article 226 tout comme aux embranchements autorisés par l'article 222. Les emprises nécessaires à la construction des embranchements visés par l'article 226 doivent par conséquent s'acquérir par achat ou expropriation de la même manière que les emprises des autres chemins de fer. Si par conséquent les emprises ainsi requises sont la propriété de l'industriel qui demande la construction de l'embranchement et si ce dernier n'a pas été indemnisé de son terrain conformément à la loi, ces emprises ne deviennent pas la propriété de la compagnie du chemin de fer par la seule application du paragraphe 5 de l'article 226, c'est-à-dire par le seul fait que la compagnie rembourse le prix de l'embranchement au moyen de rabais.

Jugement cité et suivi: Boland *vs* la compagnie du Grand-Tronc, 18 *Can. Ry. Cas.*, 60.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef en date du 7 avril 1915. 18 *Can. Ry. Cas.*, 374.

LA "SUDBURY BREWRING AND MALTING CO." *vs* LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Il ne se rencontre aucun cas où le privilège de mouture-en-transit ait été accordé pour les sous-produits séparés complètement du produit principal; par conséquent, le requérant ne peut prétendre au privilège de mouture-en-transit pour les débris de malt transportés par la compagnie défenderesse sur sa ligne de Fort-William à Sudbury, et, à ce dernier endroit, fabriqués en bière dans sa brasserie.

Les expéditeurs ne peuvent réclamer comme un droit le privilège de mouture-en-transit et si les voituriers, dans l'intérêt public l'accordent à des expéditeurs sur une

section de leur ligne, il faut que ce soit sans détriment injuste à des expéditeurs sur une autre section.

Jugements cité et suivis: Roch *vs* la compagnie de chemins de fer *Pennsylvania,* 10 *I.C.C.R.,* 675; la *Ontario and Manitoba Flour Mills vs* la compagnie du Pacifique-Canadien, 16 *Can. Ry. Cas.,* 430.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 7 avril 1915. 18 *Can. Ry. Cas.,* 410.

LA COMPAGNIE DES ACIERS DU CANADA *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TORONTO-HAMILTON-BUFFALO.

Dans l'établissement des tarifs, le principe adopté est de redistribuer les classes de taux, quand la chose est praticable, à des stations d'occasion ou à des endroits sans importance. Conformément à ce principe, la Commission a refusé une demande à l'effet de distribuer les zones dans les gares de la compagnie défenderesse à Hamilton, les taux d'aiguillage dans les limites de ces gares étant respectivement de un cent et un cent et quart par 100 livres.

L'exposé des faits se trouve au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 6 mai 1915. *Can. Ry. Cas.,* 339.

LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE RURAL *VS* LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

Dans une convention consentie entre plusieurs réseaux téléphoniques, imposant une taxe additionnelle pour " le service d'une autre ligne " en plus du tarif de la compagnie Bell, il est stipulé que "chacune des parties contractantes doit recevoir le taux qu'elle exige et celle desdites parties qui reçoit primitivement le message doit percevoir cette taxe et rendre compte; mais la compagnie Bell, cependant, n'est pas tenue de percevoir la taxe du propriétaire d'un réseau et de lui en rendre compte si le propriétaire néglige de percevoir sur les messages confiés primitivement à son réseau la taxe de la compagnie Bell." Cette convention impose une obligation réciproque pour la perception des taxes " de l'autre ligne," c'est-à-dire, si la requérante demande que la compagnie Bell perçoive ses taxes sur tout message confié primitivement au réseau Bell, la requérante est aussi tenue de percevoir les taxes sur tout message confié primitivement à son propre réseau, et cette obligation s'étend à tous les messages.

Demande à l'effet d'obtenir une interprétation de l'article 8 de la formule uniforme de convention pour les raccordements de réseaux entre la compagnie défenderesse et les compagnies indépendantes de téléphone.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 22 mai 1915. 18 *Can. Ry. Cas.,* 344.

SINCLAIR *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER WINDSOR-ESSEX-LAKE-SHORE RAPID.

Un chargement d'effets domestiques part de Kingsville en destination de Bridgeburg, Ont.; à la jonction de Lake-Shore, la compagnie défenderesse transfert le chargement à la compagnie du Pacifique-Canadien qui à son tour le transmet à la compagnie du Grand-Tronc à London; le voiturier primitif, sans ordre des propriétaires des effets, choisit un parcours où le taux est plus élevé que celui imposé par le chemin de fer *Michigan Central* pour le parcours de la jonction de Lake-Shore à Bridgeburg; la compagnie défenderesse, à défaut d'instructions spécifiques relativement aux compagnies auxquelles elle doit transférer les marchandises qui passent sur son réseau, est dans l'obligations d'expédier ces marchandises par les voies dont l'ensemble des taux forme un prix de transport minimum et par conséquent elle doit rembourser la différence.

Un exposé complet des faits se trouve dans le jugement du commissaire McLean, en date du 22 mai 1915. 18 *Can. Ry. Cas.,* 344.

LA COMPAGNIE DE FRUITS ET D'IMPORTATION CUNEO *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

La Loi des Chemins de fer impose à la compagnie de chemins de fer l'obligation de fournir à toutes les gares certaines installations; mais cette obligation ne s'étend qu'au déchargement et à la livraison des marchandises et la compagnie n'est pas tenu de fournir des installations suffisantes pour la vente des marchandises. Par conséquent les prohibitions touchant les préférences indues et les disparités injustes dans la distribution des facilités de transport ne s'appliquent pas au refus ou à la négligence d'une compagnie de chemin de fer d'attribuer à une compagnie faisant le commerce de fruits un espace dans une bâtisse lui appartenant dont d'autres fruitiers font une halle et dans laquelle se prolongent les voies du chemin de fer.

Jugements cités et suivis: Cause des tarifs de l'Ouest, 17 *Can. Ry. Cas.*, 123, pp. 148 à 156; La *Twin Transfer Co. vs.* la compagnie du Pacifique-Canadien; 15 *Can. Ry. Cas.*, 323; Purcell *vs.* la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, 13 *Can. Ry. Cas.*, 194; Donovan *vs.* la compagnie de chemins de fer *Pennsylvania*, 199 *V.S.R.*, 279; Les *South-Western Produce Distributors vs.* la compagnie de chemins de fer *Wabash*, 20 *I.C.C.R.*, 458, Cosby *vs.* la compagnie de transport *Richmond*, 20 *I.C.C.R.*, 72; le comité de la gare centrale de Perth *vs.* Ross 1897), *A.C.*, 479, aux pages 482, 483; Barker *vs* la compagnie de chemins de fer de Midland, 18 *C.B.*, 46.

Requête ayant pour objet d'obliger la compagnie défenderesse d'attribuer un espace au requérant qui prétend que le refus de la compagnie est une injuste préférence au détriment du requérant.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 23 juin 1915, 18 *Can. Ry. Cas.*, 414.

DESROCHES *vs* LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

L'article 315 accorde à un ecclésiastique le privilège de payer pour le téléphone installé à son domicile la taxe imposée pour les habitations et non celles des places d'affaires.

Requête à l'effet d'obtenir que la demanderesse soit enjointe de ne plus exiger du requérant la taxe des téléphones d'affaires mais de remettre en vigueur celle des téléphones privés.

L'exposé complet des faits se trouve dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 8 juillet 1915. 18 *Can. Ry. Cas.*, 322

L'ASSOCIATION DES CULTIVATEURS DE GRAINS DE TWO-CREEK *vs* LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

La différence dans la quantité de trafic entre la ligne principale et les embranchements n'affecte pas l'application d'un tarif régulateur de tant du mille pour le transport des marchandises; par conséquent le même tarif doit s'appliquer à tous les endroits, soit sur une ligne principale soit sur un embranchement, compris dans la même catégorie de distances, et c'est une préférence au détriment d'un endroit que de lui imposer un taux plus élevé.

Requête à l'effet d'obtenir que la défenderesse, afin d'obvier à cette préférence injuste soit enjointe d'imposer les mêmes taux pour le transport des marchandises entre Winnipeg et Elkhorn d'un côté et Winnipeg et Two-Creeks de l'autre.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 28 juillet 1915. 18 *Can. Ry. Cas.*, 403.

VILLAGE DE MONT-LAURIER *vs* LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

L'ouverture d'un chemin public sur l'emprise d'une compagnie de chemin de fer est un droit nouveau et les frais de sa construction et de son entretien sont à la charge de la municipalité requérante.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 8 septembre 1915. 18 *Can. Ry. Cas.*, 387.

OSTRANDER *vs* LES COMPAGNIES DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, CANADIAN-NORTHERN ET LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Il est de l'intérêt public de prévenir l'engorgement des installations de chemins de fer aux gares où se trouvent des élévateurs. En conséquence une requête à l'effet d'obtenir la permission a été refusée de transférer des wagons de grain à des élévateurs privés à Fort-William après que ces wagons avaient été placés pour le déchargement à d'autres élévateurs.

L'article 8 de la formule de connaissement du grain à charger en grenier exige que la livraison se fasse à l'un quelconque des élévateurs de Port-Arthur, Fort-William ou West-Fort sans laisser s'écouler 48 heures après qu'un avis par écrit de l'arrivée du grain a été adressé ou signifié.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 30 septembre 1915, 19 *Can. Ry. Cas.*, 251.

LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN *vs* LA "MONTREAL CORN EXCHANGE ASSOCIATION".

Un arrêt de 72 heures à Cartier est suffisant pour permettre à un négociant de décider où expédier son grain, et un taux additionnel peut être imposé sur les wagons détenus après ce délai pour attendre des ordres concernant leur destination. Requête à l'effet d'obtenir le droit d'imposer un taux additionnel sur les wagons détenus à Cartier pour attendre des ordres concernant leur destination, après l'expiration du privilège d'arrêt de 72 heures.

Le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 4 novembre 1915, 9 *Can. Ry. Cas.*, 258, contient un exposé complet des faits.

TAYLOR ET LA "CANADIAN FLOUR MILLS CO." *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET PÈRE MARQUETTE.

Le taux imposé pour le privilège de mouture-en-transit ne comprend pas le taux d'aiguillage pour transférer la marchandise d'un chemin de fer à un autre. Jugement suivi: *Anchor Elevator Warehousing Co.* et la *Northern Elevator Co. vs* les compagnies de chemins de fer *Canadian-Northern* et Pacifique-Canadien, 9 *Can. Ry. Cas.*, 175.

Plainte portée contre les taux imposés par la défenderesse, la compagnie de chemin de fer du Père Marquette, pour l'aiguillage nécessaire au transfert des wagons de l'une à l'autre voie des compagnies défenderesses en plus du taux pour le privilège de mouture-en-transit imposé par la compagnie du Pacifique-Canadien.

Le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 31 mars 1916 (19 *Can. Ry. Cas.*, 264) contient un exposé complet des faits.

LE TOWNSHIP DE LOUGHBOROUGH *vs* LA COMPAGNIE DU CANADIAN-NORTHERN.

Si les recettes totales d'un tronçon de chemin de fer provenant du transport des marchandises et des voyageurs sont insuffisantes, la Commission ne forcera pas la compagnie de rétablir le service antérieur, mais si, en vertu d'un règlement de la municipalité, le propriétaire primitif du chemin de fer s'est engagé, en échange d'un subside de $5,000 d'établir un service quotidien sur semaine de Sydenham à Harrowsmith le matin et de Harrowsmith à Sydenham l'après-midi, et si la compagnie plus tard refuse de donner ce service, elle doit rembourser ledit subside de $5,000 à la municipalité, il a été décidé qu'un train quittant Sydenham à 1 h. et 59 min. du matin et arrivant à Harrowsmith à 2 h. et 9 min, du matin n'est pas un service tel que prévu par ledit

règlement et que la compagnie doit rembourser le bonus à moins de rétablir ledit service du matin.

Requête à l'effet d'obtenir que la défenderesse soit enjointe de rétablir le service primitif entre Sydenham, la jonction Harrowsmith et Kingston.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 30 septembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 276.

LA COMPAGNIE DU QUÉBEC CENTRAL *VS* LA COMPAGNIE DE CHAUX DOMINION.

La Commission n'a pas le pouvoir d'autoriser le remboursement d'une partie du prix de transport, si ce dernier est conforme à un tarif déposé à la Commission. Cependant, d'après l'article 338, un tarif commun ne peut être annulé sans qu'un nouveau lui soit substitué et soit déposé, et un chemin de fer qui impose un taux d'après un tarif commun annulé, a été autorisé de rembourser la différence entre l'ancien taux et le taux du tarif nouveau.

Demande à l'effet d'obtenir l'autorisation de rembourser à la compagnie de chaux Dominion l'excédent du prix exigé pour le transport d'un chargement de chaux de Lime-Ridge à Stanstead, P.Q.

La Commission a disposé de cette demande d'après le dossier déposé.

L'exposé des faits se trouve dans le jugement du commissaire McLean, en date du 2 octobre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 281.

VILLE DE SAINT-LAMBERT *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DES COMTÉS DU SUD.

Une compagnie de chemins de fer posa des rails en forme de " T " pour une ligne de tramways électriques dans une rue d'une municipalité conformément à une convention et un règlement confirmatif stipulant que " les dits rails doivent être au niveau de la chaussée et qu'une couche de gravier soit étendue entre les rails et jusqu'à deux pieds de chaque côté et entretenue en bon état par la compagnie ": ladite compagnie n'est pas tenue plus tard de construire à la demande de la municipalité une fondation permanente à sa voie et de paver entre les rails. Les articles 5 et 26A du chapitre 32 de la loi 8 et 9 Edouard VII donnent juridiction à la Commission, qui peut autoriser la municipalité d'amener à ses propres frais le niveau du chemin de fer au niveau actuel de la rue, et, si elle le désire, de donner à la voie la même surface et les mêmes fondations qu'à la rue, la compagnie de chemins de fer devant contribuer une partie du prix de construction égale à ce qu'elle aurait à payer pour poser le gravier entre les rails et jusqu'à deux pieds de chaque côté.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de niveler ses rails, de les poser sur des fondations permanentes, de paver entre les rails et de chaque côté dans certaines rues de la ville demanderesse, et exigeant que les travaux soient exécutés aux frais du défendeur.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 17 octobre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.* 283.

COMMISSAIRES DE LA VOIRIE DE LA SASKATCHEWAN *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

Lorsqu'on demande qu'un grand chemin traverse une voie ferrée la Commission peut autoriser la construction du passage, pourvu qu'il ne soit pas nuisible et qu'il soit construit conformément aux règlements de la Commission, à condition que les frais n'en soient pas au compte de la compagnie de chemin de fer d'après le règlement de priorité. Les autorités locales décideront si le passage doit être construit ou non.

Requête des commissaires de la voirie de la province de la Saskatchewan pour l'autorisation de faire passer une rue au-dessus de l'emplacement de la gare de la défenderesse aux frais de la province.

Décision dans le cas d'après la preuve déposée aux bureaux de la Commission.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton et du commissaire Nantel, 2 octobre 1915. *Can. Ry. Cas.,* 298.

COMTÉ DE PONTIAC *vs* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Dans la province de Québec, contrairement à la coutume d'Ontario, il n'y a pas de réserves pour les chemins. Les chemins traversant les voies ferrées sont ouverts (1) par une motion ou un règlement émanant de l'autorité municipale; (2) par le lieutenant-gouverneur en conseil sous l'empire de l'article 2052, S.R.Q. 1909; (3) par cession et prescription. Quand rien dans la requête n'indique que le chemin en question a été ouvert conformément à l'un des modes précités, le passage est autorisé aux frais de la municipalité.

Cause suivante différenciée: Township de Caldwell *vs* compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 9 *Can. Ry. Cas.,* 497.

Requête pour obtenir le prolongement d'un chemin municipal et un passage à niveau sur la voie ferrée de la compagnie défenderesse.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement (mémoire) du sous-commissaire en chef Nantel, 29 décembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.,* 298.

ORDONNANCE GÉNÉRALE CONCERNANT LES AIGUILLAGES COMMUNS.

Cette ordonnance n'est pas un ordre absolu qui exige l'établissement d'aiguillages communs partout où cela est possible, mais un simple règlement fixant le tarif quand il existe un service d'aiguillages communs.

Légalisation du voiturage et la substitution du voiturage à l'aiguillage ne sont pas absolument défendues par le paragraphe 11 de l'ordonnance générale concernant les aiguillages communs (N° 4988, 8 juillet 1908, 7 *Can. Ry. Cas.* 332), mais sont permises dès que le voiturier se conforme aux dispositions de l'article 315 qui prescrit égalité de traitement pour tous les expéditeurs et établit un tarif clair et défini pour le service gratuit, ainsi que publié conformément à la loi.

Jugement suivi: Association des manufacturiers canadiens *vs* Associations canadienne du transport. Ordonnance générale concernant l'aiguillage commun, 7 *Can. Ry. Cas.,* 302.

Requête pour autoriser l'égalisation du voiturage et la substitution du voiturage gratuit à l'aiguillage commun.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef suppléant Scott, 29 janvier 1916, 19 *Can. Ry Cas.,* 376.

TARIFS COMMUNS ET ASSENTIMENT DES COMPAGNIES.

D'après l'article 338 (1) les voituriers doivent se conformer aux tarifs communs tant qu'ils n'ont pas été remplacés ou annulés par la Commission. Les voituriers qui désirent être exemptés de l'application des tarifs communs doivent présenter leur demande à cet effet à la Commission avec les raisons qui peuvent justifier une telle exemption.

La décision dans cette requête a été rendue d'après le dossier déposé aux bureaux de la Commission.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 14 décembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.,* 379.

FABRIQUES DE PÂTE DE BOIS DE SPANISH-RIVER *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Les tarifs ne doivent pas être interprêtée d'après l'esprit, mais d'après la lettre même.

Quand un tarif prescrivant certains taux à pour en-tête "machines", bien que les articles qui y sont compris servent à la tannerie, les mêmes taux sont applicables aux machines d'autres genre, telles que celles des fabriques de pâte de bois.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de régler les réclamations pour remboursement sur le prix des machines.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 31 lécembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 381.

EXPÉDITEURS DE LAIT *VS* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC, PACIFIQUE-CANADIEN ET NEW YORK CENTRAL AND HUDSON RIVER.

Comme une ordonnance générale concernant l'expédition du lait en chargement de wagon n'établirait qu'un tarif qui resterait lettre morte et qu'il ne serait expédié conformément à ses prescriptions que très peu de lait, et même pas du tout, la Commission n'établit pas pour les chargements de wagon de tarif basé sur le nombre minimum de bidons de lait.

Requête pour la reconsidération d'une ordonnance générale enjoignant aux expéditeurs de fournir un homme pour aider au déchargement des bidons vides; ainsi que de la question du transport du lait en général.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire Goodeve, en date du 15 janvier 1916. 19 *Can. Ry. Cas.*, 383.

DROITS DE FACTAGE.

D'après la Loi des chemins de fer, le factage n'est pas un des services incombant aux chemins de fer; bien que l'article d'interprétation, article 2 (20) comprend les droits de factage, il n'est pas inclus dans un tarif quelconque, approuvé par la Commission, s'appliquant au transport par voie ferrée.

La question de savoir qui doit payer le factage est matière à convention entre l'expéditeur et le consignataire, et la Commission ne doit pas intervenir entre eux.

Jugement suivi: Sowerby *vs* la compagnie de chemin de fer Grand-Nord, 60 L.J., Q.B., 467, 65 L.T., 546; Stewart *vs* compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 11 *Can. Ry. Cas.*, 197.

Requête pour faire enjoindre aux compagnies de chemin de fer de percevoir des droits de factage des consignataires.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 22 novembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 389.

MATHIAS *VS* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, CANADIAN-NORTHERN ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le transport des fruits secs de la côte du Pacifique vers l'est se fait d'après des tarifs qui spécifient un taux général de $1.10 de San-Francisco à Saint-Paul, Duluth, Buffalo et New-York. Le même taux s'applique aux points de jonction touchant à la frontière internationale, ainsi qu'à la ville de Winnipeg. Pour Toronto, le taux est le même que pour Buffalo, et le même pour Montréal en concurrence avec New-York. Pour Fort-William, le taux est le même que pour Duluth, plus les droits pour le transport par eau de Duluth à Fort-William et les droits de quaiage à Fort-William. La concurrence favorise ainsi Toronto plus que Fort-William. Comme les fruits

secs ne sont pas transportés à Toronto par voie de Winnipeg et de Fort-William, mais par les Etats-Unis seulement il n'y a donc aucune violation de l'article concernant les transports à longue et à courte distance, article 315 (5), et il n'est pas démontré que l'arrangement qui existe soit au détriment de Fort-William.

Requête pour l'imposition d'un taux de $1.10 sur les fruits secs de San-Francisco, Cal., à Fort-William, Ont., parce que le taux de $1.22½ est exorbitant et qu'il constitue une violation de l'article concernant les transports à longue et à courte distance, puisque Winnipeg et Toronto sont des points pour lesquels le mouvement du trafic à Fort-William serait intermédiaire.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 24 septembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 410.

CHAMBRE DE COMMERCE DE KELOWNA *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Sur preuve établie des frais du service la Commission a fixé un taux de $1.75 par wagon comme étant un droit légitime pour la manutention des marchandises entre le ferry à wagons et les voies de halage sur terre ferme ou les voies d'évitement privées à Kelowna, C.-B.

Jugement cité: Chambre de commerce de Kelowna *vs* la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 15 *Can. Ry. Cas.*, 441.

Plainte contre le taux de $2.50 par wagon imposé par le défendeur pour le mouvement des wagons entre la jetée de Kelowna et les divers entrepôts.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 13 octobre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 415.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDON *VS* L'ASSOCIATION DES MESSAGERIES.

Une simple déclaration quant à la différence des taux ne prouve pas conclusivement l'existence de distinction ou de préférence injuste. Il faut établir la quantité de trafic et l'effet qu'a la préférence; et pour que celle-ci soit injuste il faut qu'elle soit réellement au détriment des requérants.

Requête dans laquelle on se plaint qu'il existe une préférence injuste en faveur de Toronto dans le tarif des messageries de cette ville comparé au tarif de London, Ont.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 24 septembre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 420.

CONGREAVE *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Le voiturier est obligé de fournir aux voyageurs aux stations les facilités convenables pour l'arrivée et le départ, mais par les articles 284 et 317 il ne leur est pas permis d'établir de préférence entre les voyageurs dans l'usage de ces facilités.

Jugements suivis: compagnie de voiturage Twin City *vs* la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 15 *Can. Ry. Cas.*, 323, 16 *Can. Ry. Cas.*, 435; compagnie d'importation de fruits Cuneo *vs* la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, 18 *Can. Ry. Cas.*, 414.

Requête demandant d'enjoindre au défendeur de fournir un local convenable à sa station pour recevoir les hôtes de l'hôtel du demandeur.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 8 octobre 1915. 19 *Can. Ry Cas.*, 423.

COCHERS DE PLACE ET CONDUCTEURS D'OMNIBUS DE BANFF *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Un chemin de fer peut répartir l'espace dans ses stations entre les compagnies de messageries à des conditions différentes pour chacune sans pour cela enfreindre les inhibitions quant à la préférence injuste contenue dans les articles 284, 317.

Le voiturier est obligé de donner les facilités convenables pour l'arrivée et le départ des voyageurs, conformément à des règlements pour la bonne administration de la station et de ses abords dont l'espace a été réparti entre les intéressés.

Jugement suivi: compagnie de messageries *Twin City vs* la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 15 *Can. Ry. Cas.*, 323; 16 *Can. Ry. Cas.*, 435.

Requête pour décision quant au privilège de se servir de la plate-forme de la station à Banff.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 13 octobre 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 425.

CITÉ DE WOODSTOCK *vs* LA COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE GREAT NORTH-WESTERN.

La Commission n'est pas autorisée par la loi des chemins de fer à exiger que les fils télégraphiques soient posés sous la surface du sol dans un but d'embellissement ou d'amélioration des rues.

Jugement suivi: Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique *vs Land Owners* de Fort-William et la compagnie *Land Investment* de Fort-William et autres (1912), *A.C.* 224, à la page 225; 13 *Can. Ry. Cas.*, 187.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de poser ses fils sous la surface.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 14 janvier 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 429.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de poser ses fils sous la surface.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 14 janvier 1915. 19 *Can. Ry. Cas.*, 429.

VILLAGE DE FORWARD *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Quand une compagnie de chemin de fer construit un rameau de sa ligne, conformément à une ordonnance de la Commission, pour le trafic par chargements de wagons, elle a rempli son obligation dès qu'elle a placé un wagon sur la voie pour le chargement ou le déchargement des marchandises. La Commission n'est pas autorisée à accorder au défendeur d'acheter du terrain sur ce rameau pour le louer aux demandeurs pour l'emplacement d'un hangar à charbon.

Requête pour un ordre enjoignant au défendeur d'acheter un emplacement convenable pour un hangar à charbon.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 21 janvier 1916. 19 *Can. Ry. Cas.*, 434.

CITÉ DE LONDON *vs* LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE LONDON.

La Commission est autorisée, sous l'empire des articles 8, 29, 32 et 227, d'ordonner qu'une traverse à simple voie (en vertu d'un ordre du comité des chemins de fer du Conseil privé) d'un chemin de fer fédéral par une ligne de tramways provinciale soit changée à une traverse double voie dans l'intérêt public. Il a été enjoint au requérant qui a demandé la traverse à voie double de fournir les rails de croisement nécessaires, et la compagnie de tramways de payer l'intérêt à 7 pour 100 sur la dépense faite par le demandeur, la compagnie de tramways devant poser les rails et faire les raccordements nécessaires.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de poser et entretenir une voie double traversant les voies ferrées de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la rue Richmond, dans la cité de London.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 7 avril 1916. 19 *Can. Ry. Cas.*, 436.

TARIFS DE TÉLÉGRAPHE.

Pour déterminer quels sont les taux raisonnables pour la transmission des dépêches télégraphiques au Canada, on peut prendre en considération les taux imposés aux Etats-Unis pour les mêmes services, mais ces comparaisons ne sont qu'à titre de renseignement et ne sont pas décisives.

Jugement suivi: Compagnies d'huile canadiennes *vs.* les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern,* 12 *Can. Ry. Cas.*, 355; Association des laitiers du Manitoba *vs* les compagnies de messageries Dominion et *Canadian-Northern,* 14 *Can. Ry. Cas.*, 142.

La compagnie de télégraphe *Great North-Western* est obligé par statut (45 Vict., ch. 93 ,art. 14) à ne pas imposer de tarif plus élevé que vingt-cinq cents pour dix mots, et un cent pour chaque mot additionnel, sur toutes les dépêches entre des endroits dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

La continuation, sous l'empire du statut, d'un tarif de vingt-cinq cents dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ne prouve pas qu'il y a distinction ou préférence injuste; et l'anomalie créée par ces tarifs uniformément bas dans une zone très étendue ne justifie pas la commission d'établir les mêmes tarifs ou créer des zones d'égale étendue ailleurs.

La preuve de la préférence n'est pas dans la différence des taux, mais dans le fait que cette différence est préjudiciable à un individu ou à une localité.

Jugements suivis: Compagnie sucrière du Michigan *vs* la Compagnie de chemin de fer *Chatham, Wallaceburg and Lac Erié, Can. Ry. Cas.*, 253; Wegenast *vs* la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc (cause concernant la commutation de taux à Brampton), 7 *Can. Ry. Cas.*, 42, affirmé; cité de Toronto et ville de Brampton *vs* les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien (Cas No 2 de Brampton de commutation de taux), 11 *Can. Ry. Cas.*, 370.

La distance est un facteur beaucoup moins important dans la détermination des tarifs de télégraphe que dans celle des tarifs pour le transport de marchandises, bien que le coût des poteaux et la longueur des fils ont quelque importance. Dans les transports par chemins de fer, l'augmentation de la distance signifie aussi l'augmentation des frais de traction, tandis que la transmission par télégraphe est pratiquement instantanée, l'augmentation du coût de l'outillage est localisée et le facteur du coût ne varie pas (pour la transmission même) avec le mouvement d'un message particulier. Par conséquent, les tarifs de fret, généralement parlant, peuvent être établis en prenant la distance pour base, le système des zones n'étant adopté que dans des circonstances spéciales comme résultat de la concurrence des marchés ou des transports par eau; mais il est plus commode, et c'est de fait question de nécessité pratique d'adopter le système des zones en fixant les tarifs des télégraphes.

Jugements cités: Municipalités de l'ouest d'Ontario *vs* les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, *Michigan-Central* et Père-Marquette, 18 *Can. Ry. Cas.*, 329, aux pages 332, 334.

Bien que la distance n'ait pas une portée aussi directe ni aussi importante dans le coût du service de télégraphe que dans les transports par voie ferrée, elle n'est pas entièrement insignifiante. Ce facteur doit être considérée en déterminant les zones, et les tarifs devraient être basés sur la distance plus qu'ils ne l'ont été dans le passé.

La division entre les compagnies du prix entier du parcours concerne premièrement les compagnies elles-mêmes et non pas le public directement, pourvu que le prix total soit raisonnable.

La valeur d'un service de télégraphe, estimée d'après son achalandage, plus ou moins considérable, n'est pas un critérium certain de la légitimité des tarifs, bien que le public soit prêt à les payer plutôt que d'être privé de ce service.

Dans un examen général des tarifs des compagnies de télégraphe, la Commission a tenu compte, autant que possible, de la valeur de l'outillage, du coût de la construction et des appareils des diverses lignes de télégraphe, des droits de passage, des facilités qui leur étaient données par les compagnies de chemin de fer, de la proportion entre les affaires de la voie même et les affaires commerciales sur les lignes appartenant aux compagnies de chemin de fer ou qu'elles exploitent, des distances parcourues, du volume d'affaires dans le passé, des perspectives pour l'avenir, du coût de l'exploitation et des profits bruts et nets, et elle a promulgué un tarif modifié de taux maxima raisonnables d'après le système des zones et basé sur un taux transcontinental de $1.

Jugement cité: Compagnie *British Columbia News vs* l'Association des messageries, 13 *Can. Ry. Cas.*, 176, à la page 177.

Requête pour approbation des tarifs dans le territoire à l'ouest de Sudbury, et entre des points à l'est et à l'ouest de cette ville, dans les deux directions, et demandant que les taux exigés pour entrer et sortir de Winnipeg ne soient pas approuvés; cependant, il a été ensuite décidé que la Commission recommanderait au ministre de la Justice de faire nommer par le gouvernement des avocats qui conduiraient une enquête générale dans les tarifs de télégraphe.

L'enquête se poursuivit à divers endroits et en différents temps. Finalement, les arguments imprimés furent soumis à la Commission, et après un délai dû à la guerre, la décision fut rendue.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 29 mars 1916. 20 *Can. Ry. Cas.*, 1.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN *VS* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Nonobstant le défaut continu d'une compagnie de chemin de fer, à titre de locataire, de remplir ses obligations envers une autre compagnie de chemin de fer, à titre de bailleur, pour des privilèges en rapport avec l'usage commun des gares, on peut exiger du bailleur qu'il accorde d'autres privilèges au locataire dans ces gares s'il est démontré que ces privilèges additionnels sont nécessaires pour permettre au locataire de fournir au public les commodités et facilités convenables.

Requête pour faire enjoindre au défendeur de permettre au demandeur de mettre ses billets en vente aux guichets servant conjointement au défendeur et à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le hangar aux trains à la gare Union, à Toronto.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 18 novembre 1915. 20 *Can. Ry. Cas.*, 67.

ASSOCIATION DES CULTIVATEURS DE GRAIN DE OAKVILLE *VS* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Une station dont les recettes, outre le trafic des grains, forment une proportion considérable des recettes totales, atteignant $15,000 au moins, doit avoir un chef de station en permanence. Il ne faut pas interpréter le mot " principally " dans l'article 5 de l'ordonnance générale n° 54, en date du 6 janvier 1910, comme s'il signifiait que l'article 4 ne doit pas s'appliquer là où le transport du grain forme le principal trafic ou même contribue plus de 50 pour 100 des recettes totales.

Requête pour obtenir qu'un chef de station soit nommé en permanence à la station de Coleville, à la place de celui qui actuellement fait le service temporaire chaque année du 15 septembre au 31 janvier.

Le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 24 décembre 1915 (20 *Can. Ry. Cas.*, 70) contient un exposé complet des faits.

CITÉ DE VANCOUVER *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER ET DE NAVIGATION VICTORIA ET EASTERN.

Le choix de l'emplacement d'une station appartient exclusivement à la Commission, ainsi qu'il est prescrit, à l'article 258, et la Commission peut exercer ce pouvoir discrétionnaire sans prendre en considération les contradictions apparentes entre les conventions et les lois confirmatives.

Jugement cité: Cité d'Ottawa *vs* les compagnies des tramways électriques d'Ottawa et du chemin de fer Canada-Atlantique. (Cause du tunnel de la rue Bank), 33 S.C.R. 376; 5 *Can. Ry. Cas.*, 126.

Requête en vertu de l'article 26 (a) pour faire enjoindre à la défenderesse de commencer la construction d'une gare pour les marchandises et les voyageurs, ainsi que convenu entre les parties.

Un exposé complet des faits se trouve dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 31 mars 1916, 20 *Can. Ry. Cas.*, 72.

CITÉ DE LACHINE *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

Une ordonnance de la Commission a enjoint à la compagnie du Grand-Tronc de construire un pont sur le chemin d'en haut de Lachine au-dessus de la traverse du chemin de fer à Rockfield, Qué., les frais de construction et d'entretien devant être répartis entre les différents intéressés, y compris la municipalité de Lachine. Après que le pont eut été terminé, la cité demanda à la Commission d'enjoindre à la compagnie de chemins de fer d'ériger les poteaux et les fils nécessaires et d'y installer l'éclairage électrique comme partie des travaux que lui imposait l'ordonnance.

L'éclairage électrique d'un pont public est du ressort de la municipalité, et quiconque contribue aux frais de son entretien en plus des frais à la charge de la municipalité, n'est tenu de contribuer qu'une somme égale à l'excédent du prix que la municipalité aurait eu à payer pour éclairer le chemin public si le pont n'eût pas été construit.

Plainte concernant l'insuffisance d'éclairage sur le pont Rockfield, à Lachine, et requête de la part de la défenderesse à l'effet d'obtenir que l'éclairage du pont et son entretien soit à la charge du plaignant.

L'enquête s'est faite par correspondance et la décision est contenue dans le jugement du commissaire McLean en date du 18 novembre 1915. 20 *Can. Ry. Cas.*, 82.

LA COMPAGNIE DU CANADIAN-NORTHERN *vs* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

(*Cause de North-Bay.*)

La Commission dans ses décisions concernant le transport réciproque des marchandises, adopte en général pour principe que le voiturier primitif a droit de destiner la plus grande part du parcours à ses propres lignes, pourvu toutefois qu'il en résulte un parcours raisonnable et pratique qui ne comprenne aucun retour en arrière ou aucune augmentation de taux pour l'expéditeur.

Jugements suivis: La compagnie du *Canadian-Northern vs* les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien (cause des tarifs de Muskoka, n°s 1 et 2), 7 *Can. Ry. Cas.*, 289; 10 *Can. Ry. Cas.*, 139.

Jugement cité: La compagnie du Grand-Nord *vs* la compagnie du *Canadian-Northern*, 11 *Can. Ry. Cas.*, 424.

Requête à l'effet d'obtenir que la défenderesse soit enjointe, conformément aux articles 317 et 334, de transférer son trafic aux lignes du requérant sur le même pied qu'aux lignes de la compagnie du Pacifique-Canadien à North-Bay.

Le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 9 mars 1916 (20 *Can. Ry. Cas.*, 84), contient un exposé complet des faits.

APPEL DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, trois appels des décisions de la Commission ont été portés devant le Gouverneur en conseil. La compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario* en a appelé du jugement de la Commission en date du 3 novembre 1915, enjoignant la compagnie de payer la somme de $5,000 au township de Medora, Ontario. L'appel a été renvoyé. Les deux autres appels sont pendants. Au cours du même exercice, un appel a été porté devant la cour Suprême du Canada par la compagnie de téléphone "Independent" pour faire réformer l'ordonnance générale de la Commission n° 149, établissant les conditions auxquelles les compagnies indépendantes de téléphone ont le droit de faire le raccordement de leur réseau avec celui de la compagnie de téléphone Bell. Cet appel est pendant.

L'appendice "K" au présent rapport contient une liste des appels des décisions de la Commission portés devant la cour Suprême du Canada depuis l'inauguration de la Commission.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, la Commission a rendu 1,426 ordonnances et fait distribuer à toutes les compagnies de chemins de fer qui relèvent de sa juridiction, 8 circulaires. Les ordonnances générales diffèrent des autres ordonnances de la Commission en ce qu'elles s'appliquent à toutes les compagnies qui relèvent de la juridiction de la Commission. Il est à remarquer qu'au cours du dernier exercice la Commission a prescrit 25 ordonnances générales, tandis qu'au cours de l'exercice précédent elle en avait prescrit 17.

L'annexe "L" contient une liste des ordonnances générales promulguées et des circulaires distribuées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916

JUGEMENTS DE LA COMMISSION

L'annexe "C" contient les principaux jugements rendus par la Commission, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, la Commission a été saisie de 2,800 requêtes, y compris les plaintes informes. L'annexe "J" comprend un tableau où se trouvent classées les requêtes et les plaintes faites à la Commission avec l'indication des divers articles de la Loi des chemins de fer s'y rapportant. A l'annexe "A" se trouve un état détaillé de celles de ces plaintes qui ont été réglées sommairement.

SERVICE DU TRAFIC DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, il s'est déposé au service du trafic de la Commission, le nombre suivant de tarifs:

Tarifs de transport des marchandises, y compris les suppléments..	52,671
Tarifs de transport de voyageurs, y compris les suppléments.. ..	15,041
Tarifs des messageries, y compris les suppléments..	1,148
Tarifs des téléphones, y compris les suppléments..	2,861
Tarifs des wagons-lits et wagons-salons, y compris les suppléments.	143
Tarifs des télégraphes, y compris les suppléments..	16

Soit un total de 21,880, comparé à 92,017 déposés au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915. Du 1er février 1904 au 31 mars 1916, il a été déposé 658,972 tarifs.

Les détails concernant les tarifs se trouvent à l'annexe " D " du présent rapport.

SERVICE DES INGÉNIEURS DE LA COMMISSION.

Les ingénieurs le la Commission ont fait un grand nombre d'inspections s'étendant à tout le Dominion. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, il se fit 376 inspections, y compris celles antécédentes à l'ouverture d'un chemin de fer au transport du trafic, ainsi que stipulé à l'article 261 de la Loi des chemins de fer; y compris aussi les inspections des ponceaux, des passages à niveaux, des garde-bestiaux, les passages privés, les ponts, les passages en-dessous des voies, en général les inspections qui incombent aux ingénieurs de la Commission.

L'annexe " E " contient les détails de ces différentes inspections.

SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION.

A ce service incombe l'inspection des chaudières des locomotives et de leurs accessoires, l'inspection des appareils de protection sur les wagons et les locomotives, les enquêtes sur les accidents qui ont causé des blessures corporelles ou des pertes de vie, les rapports sur les emplacements des gares, sur les moyens de protection aux croissements des chemins public et sur la manière dont les compagnies de chemins de fer s'acquittent du service des trains et des gares.

L'annexe " F " contient un rapport complet et détaillé du chef du département de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS.

On constatera que l'état comparatif des personnes tuées et blessées accuse une diminution marquée du nombre des accidents parmi les voyageurs, les employés et ceux qui ont empiété sur la propriété des compagnies, comparativement au nombre d'accidents survenus en 1914-15; mais en revanche on constate une augmentation notable dans le nombre de ceux qui ont été tués par d'autres accidents, tels que par des automobiles traversant le chemin de fer, ce qui porte le total des personnes tuées sur les chemins de fer en 1915-16 à 337, qui se trouve, par une singulière coïncidence, le chiffre même de celles qui furent tuées en 1914-15. D'un autre côté, il y a une importante diminution dans le nombre des blessés, de sorte que le total des accidents de toute description a été encore beaucoup moindre durant l'année.

La Commission attire de nouveau l'attention sur les états comparatifs fournis par le chef du service de l'exploitation, indiquant en détail les accidents survenus au cours des cinq dernières années aux croisements de chemins publics. Ils accusent 524 accidents, dont 242 pertes de vies et 470 personnes blessées. Il y a eu 129 accidents à des croisements protégés, soit 59 pertes de vie et 95 personnes tuées; et 195 accidents à des croisements dépourvus d'appareils protecteurs, soit 183 fatalités et 322 blessés.

Au cours de 1915-16, 6 personnes se sont fait tuer et 4 autres blesser dans des accidents d'automobiles à des endroits ou un chemin public croise le chemin de fer. L'accident le plus sérieux est arrivé au croisement d'un chemin public, muni d'une cloche automatique: 4 personnes ont été tuées et une autre sérieusement blessée.

Dans un grandn ombre d'accidents, on constate le peu de cas que l'on fait des appareils protecteurs; certaines gens passent sous les barrières, d'autres les contournent, tandis qu'il y en a qui essayent de traverser la voie sans tenir compte du signal d'alarme donné par les cloches automatiques.

Des accidents fatals sont survenus à un croisement d'un chemin public par une voie double quoique le croisement fût protégé. Certain particulier ou certaines personnes, arrêtées pour laisser passer un train se dirigeant vers l'est, s'aventurent de traverser la voie aussitôt le train passé et se font frapper par un train allant dans la direction opposée. Aux croisements des voies doubles, toute personne qui désire traverser la voie doit prendre plus de soin pour s'assurer que la voie est libre des deux côtés du chemin.

Le tableau suivant établit des comparaisons entre le nombre total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer, et le nombre des voyageurs tués ou blessés donne les mêmes renseignements concernant les employés et indique le nombre des empiètements qui ont causé la mort des délinquants ainsi que le pourcentage de ce dernier nombre comparé aux personnes tuées durant l'année. Les chiffres qui expriment le nombre total de passagers et d'employés transportés sont, pour l'année finissant le 30 juin 1919, les derniers compilés et sont tirés des statistiques des chemins de fer du Canada publiées par le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Voyageurs:	
Nombre de voyageurs transportés en chemins de fer..	41,551,031
Nombre de voyageurs tués..	8
Nombre de voyageurs blessés..	239
Employés:	
Nombre d'employés de chemins de fer..	124,142
Nombre d'employés tués..	120
Nombre d'employés blessés..	788
Empiètements:	
Nombre de délinquants tués..	143
Soit 42 pour 100 du total de 337.	

Il est à remarquer que parmi les accidents que l'on pourrait désigner des accidents évitables, les 170 coupables d'empiètement tués forment une proportion très élevée du total des tués, et comme le signalait le rapport précédent, la Commission, par l'entremise des procureurs généraux des diverses provinces, a entrepris de poursuivre ceux qui pénètrent sans autorisation sur les propriétés des chemins de fer, dans le but de diminuer le grand nombre d'accidents fatals qui résultent de cette contravention; et, bien que le nombre total des délinquants tués soit de beaucoup moindre que celui de l'année précédente, la proportion est encore très élevée.

Le tableau suivant indique par province le nombre total de tués et de blessés parmi ceux qui se sont rendus coupables d'empiètement en 1915-1916:

Provinces.	Tués.	Blessés.
Ontario..	77	53
Québec..	34	23
Manitoba..	5	3
Saskatchewan..	9	10
Alberta..	9	4
Colombie-Britannique..	5	8
Nouvelle-Ecosse..	3	1
Nouveau-Brunswick..	1	—
Yukon..	..	—

SERVICE DE L'INSPECTION DES INCENDIES, SERVICE DE LA COMMISSION.

Le service de l'inspection des incendies a, durant l'année, continué comme par le passé son système de coopération à l'œuvre des organisations de protection contre le feu au service des gouvernements fédéral et provinciaux. Soixante-treize fonctionnaires de ces organisations ont été transférées au service de l'inspection des incendies sans qu'il en coûte davantage à la Commission en salaires ou en déboursés.

L'inspecteur en chef des incendies a continué les rondes d'inspection instituées dans le passé, en exigeant l'établissement et l'entretien de patrouilles spéciales chargées de l'inspection sur un parcours de 7,556 milles de chemins de fer à travers des régions boisées. Toutes les compagnies de chemins de fer ont été enjointes de publier à l'usage de leurs employés des directions spéciales touchant la protection contre le feu, de sorte que les employés des chemins de fer ont acquis une plus grande connaissance des moyens de prendre soin des feux et de prévenir les dangers d'incendies.

Le nettoyage de la voie, comme il est prescrit à l'article 297 de la loi des chemins de fer, s'est poursuivi d'un façon assez satisfaisante, quoique, à certains endroits, il a fallu retarder un travail bien nécessaire à cause des conditions financières dues à la guerre.

En 1915, les règlements concernant les coupe-feu étaient à peu près semblables à ceux de 1914, le seul changement n'étant en somme que l'établissement d'une nouvelle classification désignée sous l'en-tête "Prairies cultivées." Les règlements concernant les coupe-feu s'appliquent à 13,443·76 milles de rails traversant les trois provinces des prairies, ce qui équivaut à 66,887·52 milles de coupe-feu. Les rapports placent à 12,819·5 le nombre de milles de coupe-feu construits ou entretenus, tandis qu'il y eut exemption pour 7,276·52 milles; 6,791·50 milles restèrent sans garde-feu pour une raison ou une autre. Au cours de l'exercice, 24 plaintes spécifiques concernant des coupe-feu ont été portées devant le Commission et ont fait l'objet d'enquêtes.

Au cours de l'année, des fonctionnaires du service de l'inspection des incendies ont fait l'inspection des appareils de protection contre l'incendie sur 850 locomotives et leurs rapports ont été référés au service de l'exploitation.

L'an dernier, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a commencé à se servir d'huile comme combustible dans ses locomotives sur un parcours de 718 milles entre Jasper, Alberta et Prince-Rupert, C.-B., ce qui porte à 1,444 le nombre total de milles sur le parcours desquels l'huile sert de combustible. L'emploi d'huile comme combustible dans les locomotives est tout à fait facultatif de la part des chemins de fer du Canada.

Les compagnies de chemins de fer faisant le service dans des régions boisées ont été enjointes de faire rapport de tous les incendies qui se déclaraient à moins de 300 pieds des rails. Au cours de la saison des feux de 1915, les rapports signalent 686 incendies. De ce nombre 43·4 pour 100 a été attribué aux chemins de fer, 27·8 pour 100 à des causes connues autres que les chemins de fer et 28·8 pour 100 à des causes inconnues. Ces feux se sont répandus sur une superficie de 37,263 acres, dont 33·1 pour 100 sont imputables aux chemins de fer, 20·9 pour 100 à des causes connues autres que les chemins de fer et 46 pour 100 à des causes inconnues. Le dommage total s'élève à $74,256 environ, dont les chemins de fer sont responsables des 11·2 pour 100, les causes connues autres que les chemins de fer, des 24·2 pour 100 et les causes inconnues des 64·6 pour 100. Par conséquent les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission ont à leur compte moins de la moitié du nombre total des feux, moins d'un tiers de toute la superficie incendiée et seulement un dixième des pertes totales, soit moins de $8,400. Il faut leur attribuer quelques-uns des feux classés sous " causes inconnues ". Mais cependant les chiffres susdits indiquent que les chemins de fer ont réussi dans une mesure remarquable à éteindre les feux qu'ils ont allumés et ceux qui ont été occasionnés par d'autres agents. Comparé au nombre total des feux attribués sans conteste aux locomotives en 1914, les chiffres pour 1915 indiquent une diminution de 27·1 pour 100. Les conditions atmosphériques, jointes

au perfectionnement des systèmes de protection contre l'incendie mis en œuvre par les chemins de fer, ont beaucoup contribué à diminuer le nombre des incendies, la superficie incendiée et le dommage occasionné.

L'annexe " H " contient un rapport complet ainsi qu'un résumé des rapports sur les incendies, des tableaux indiquant la proportion respective des causes qui ont occasionné les feux et un résumé de la construction et de l'entretien des coupe-feu.

ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, il n'y a pas eu de changement dans le personnel de cette division, excepté que M. W. A. Jamieson, chef de bureau, a été mis en charge du département.

Ci-dessous se trouve un tableau donnant le nombre des demandes, de dossiers et de lettres reçues au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues.

Demandes..	2,803
Dossiers reçus..	41,942
Lettres expédiées..	31,691
Ordonnances rendues..	1,426

L'annexe " A " contient la liste des plaintes informes reçues durant l'année.

SECRÉTARIAT.

Depuis le dernier rapport annuel, il n'y a pas eu de changements dans les bureaux du secrétaire, excepté que madame L. Murphy a été transférée en qualité de sténographe aux bureaux du commissaire en chef adjoint.

TABLEAU D'HONNEUR.

Les membres suivants du personnel de la Commission se sont enrôlés et sont en activité de service dans les forces expéditionnaires canadiennes d'outre-mer.

E. E. Nelson, soldat, 11e bataillon;
W. Downes, caporal, 25e bataillon, 7e brigade, C.F.A.;
T. E. Dunsmore, soldat, 38e bataillon;
E. W. Wadsworth, sergent, 207e bataillon;
R. Harvey, soldat, 207e bataillon.

Les vacances occasionnées par ces enrôlements n'ont pas été remplies et les commissaires espèrent que ces militaires reviendront de la guerre sains et saufs et pourront reprendre leurs positions après avoir volontairement donné leurs services à la cause.

ANNEXE "A".

LISTE DES PLAINTES DÉPOSÉES À LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1916.

5596. Station pour voyageurs et marchandises à Griffin's Corners, Ont., sur l'embranchement de Port-Burwell du Pacifique-Canadien.

5597. Service réduit sur l'embranchement du Grand-Tronc de Young à Hoey, Saskatchewan.

5598. Supplément n° 1 proposé par la compagnie du Pacifique-Canadien au tarif W. 3166 et annulation du tarif W. 3166.

5599. Impossibilité où se trouve le plaignant d'obtenir satisfaction pour la perte d'un chargement de maïs expédié de Wheatley, Ont., par le chemin de fer de Père-Marquette.

5600. Négligence de la compagnie du Pacifique-Canadien à installer un drain de capacité suffisante pour égoutter la moitié ouest du lot 5, 2e concession, township de Raleigh, Ont.

5601. Employé de gare congédié par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour n'avoir pu subir une épreuve pour la vue.

5602. Refus de la compagnie de messageries Canadien-Nord de faire livraison d'un chargement d'œufs avant que le destinataire ait signé un reçu relevant la compagnie de toute responsabilité pour œufs cassés.

5603. Croisement dangereux sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien à Mono-Road, Ont., dans le township d'Albion.

5604. Injustice faite par les compagnies de chemins de fer au sujet des prix de transport sur les poêles à l'huile, appareils de chauffage, etc., expédiés de Sarnia, Ont., à différentes destinations au Canada.

5605. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de se rendre à la demande du plaignant et de livrer à un seul camionneur pour transport à son domicile toute marchandise qui lui est adressée à Haskett, Man., au lieu de la distribuer entre plusieurs camionneurs, ce qui lui occasionne un surcroît de dépense.

5606. Refus de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord de faire droit à une réclamation pour des dommages causés à une propriété aux environs de Gainford, Alta, par le creusage de sablonnières et l'enlèvement des bois de construction pour le chemin de fer.

5607. Augmentation proposé du poids minimum des wagons de briques sur les chemins de fer de l'Ouest canadien.

5608. Perte d'une malle sur le Grand-Tronc-Pacifique entre Regina, Sask., et Chauvin, Alta.

5609. Prétendue injustice au sujet des prix de transport sur les barils et les caques expédiés en chargement de wagons de Cargill, Ont., à Milton, Ont., comparés aux prix en vigueur de Cargill à Toronto ou Hamilton, Ont.

5610. Garde-bestiaux insuffisants sur le chemin de fer de la compagnie *Halifax and Southwestern Ry. Co.* entre Barrington et Clyde, N.-E.

5611. Refus de la *Dominion Express Co.* de faire droit à une réclamation au sujet d'une consignation de fruits de Grimsby, Ont., qui a été livrée à Ottawa, Ont., une journée trop tard et a été pour cela refusée par le destinataire.

5612. Construction de coupe-feu par la compagnie du Canadien-Nord sur une propriété privée à Alix, Alta.

5613. Augmentation proposée dans les prix de transport du cuir à semelles de Huntsville et Bracebridge, Ont., à Toronto, Ont., et Montréal, Qué.

5614. Prix exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport d'un cheval, de race Clydesdale, de Bradwardine, Man., à Expanse, Sask.

5615. Croisement dangereux à un mille et demi au nord de Flesherton Station, Ont., sur le Pacifique-Canadien.

5612. Prix exigé pour une consignation de chevaux de Leonard, Ont., à Kindersley, Sask., sur le Pacifique-Canadien et le Canadien-Nord.

5617. Refus de la compagnie du *Halifax and Southwestern* de faire justice à une réclamation pour le remboursement d'un excédent dans le prix exigé pour le transport d'un chargement de traverses de Halifax à Bridgewater, N.-E.

5618. Négligence dans le service et absence de chef de station de Cordora, Man., sur le Canadien-Nord.

5619. Prix de transport exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien sur un chargement d'effets de colon transporté de Yellowgrass à Estevan, Sask.

5620. Absence de facilités dans les environs de Diebolt, Sask.

5621. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de faire droit à une réclamation pour la perte d'un cheval près de Hanna, Alta., due à l'absence de garde-bestiaux le long du chemin de fer.

5622. Absence de clôture sur l'embranchement de Jackfish de la compagnie du *Canadian-Northern,* ayant occasionné des dommages par le fait que des bestiaux se sont fait tuer sur le chemin de fer près de Edam, Sask.

5623. Construction par la compagnie du *Canadian-Northern* de leur embranchement de Macrorie à Elrose trop près des maisons à Surbiton, Sask., ce qui a occasionné des dommages aux propriétés par des incendies causés par les locomotives.

5624. Manière dont a été traité le plaignant par la compagnie du *Canadian-Northern* en rapport à sa réclamation pour des dommages causés à sa propriété à Estevan, Sask., par le fait que le chemin de fer a coupé le terrain à un mauvais angle.

5625. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de construire les ponceaux demandés dans les limites de la municipalité de De Salaberry, Man.

5626. Refus de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de faire justice au plaignant pour la perte d'une malle perdue sur le parcours entre Waterous, Sask., à Prince-George, C.-B.

5627. Droits de péage exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien sur des chargements passant sur le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Marie, Ont., comparés aux droits exigés par l'*Algoma-Central.*

5628. Refus de la compagnie de téléphone Bell d'installer un téléphone rural pour l'usage du plaignant près de Bowmanville, Ont.

5629. Refus de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de faire droit à une réclamation pour la perte d'une moisson causée par des bestiaux qui, laissant le chemin de fer non clôturé, ont envahi les terres du plaignant, lots 333 et 339 R. V. Coast District, reliés à l'emplacement de la ville Houston, C.-B.

5630. Augmentation proposée des prix de transport pour le fil de fer à filets et à clôtures.

5631. Prix exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport de Vancouver, C.-B., à Parkside, Sask., d'un wagon de bardeaux et de lattes estimé au poids de 40,000 livres alors que le chargement ne pesait que 34,500 livres.

5632. Construction par la compagnie du *Kettle Valley* d'un remplissage d'environ 130 pieds de longueur sur une propriété privée, lot 78 " on the Beach ", Penticton, C.-B.

5633. Prix exigé par la compagnie du *Canadian-Northern* pour le transport d'un wagon d'effets de colon de Willows, Sask., à Turtleford, Sask.

5634. Prix du transport de la limonite ou du fer oxydé de Trois-Rivières, Qué., à Toronto sur le Pacifique-Canadien.

5635. Augmentation proposée des prix de transport de la coteline et des composés de saindoux entre Montréal, Qué., et Toronto, Ont.

5636. Difficulté qu'a eue le plaignant à Winnipeg d'obtenir par écrit les taux de transport de certaines marchandises et excès dans les taux exigés lorsque les chargements ont été rendus à destination.

5637. Taxe exigée par la compagnie de téléphone Bell pour un raccordement au tableau de distribution de Beaverton, Ont., et le service de l'appareil.

5638. Refus de la *Dominion Express Company* de faire droit à la réclamation du plaignant pour la perte d'un canard sur le parcours de Elma-Centre, Etats-Unis, à Grenville-Ferry, N.-E.

5639. Absence de clôture sur le chemin de fer de Kingston et Pembroke vis-à-vis des lots 11 et 12, 11e concession, township de Lavant, Ont., et état endommagé d'un ponceau à cet endroit.

5640. Dommages occasionnés à une propriété à cause du drainage insuffisant du chemin de fer de Glengarry et Stormont à Saint-Télesphore, comté de Soulanges, Qué.

5641. Injustice au détriment d'Ottawa, Ont., au sujet des prix de transport des peintures et des huiles.

5642. Dommages occasionnés à une propriété près de Fairfield-Station, Ont., par l'insuffisance du drainage du chemin de fer du Grand-Tronc.

5643. Service insuffisant sur le *Canadian-Northern* à certains endroits sur les Grands lacs au nord de Parry-Sound, Ont.

5644. Absence d'un chef de station au lac Burns, C.-B., sur le Grand-Tronc-Pacifique.

5645. Abords défectueux au croisement de la ligne principale du Pacifique-Canadien, entre les sections 33 et 34, township 16, rang 6, à l'ouest du 2e méridien, dans la municipalité rurale d'Elcapo, Sask.

5646. Prix de transport du talc d'Eldorado, Ont., à Windsor, Ont., comparé aux taux d'Eldorado, Ont., à Détroit, Mich., Etats-Unis.

5647. Augmentation des prix de transport de l'huile de pétrole crue et épurée et des produits du pétrole.

5648. Taux demandé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport des marchandises d'une certaine carrière à la station de Shawinigan-Falls, une distance de un mille et demi.

5649. Impossibilité où se trouve le plaignant de se faire payer la somme que lui doit la compagnie du *Canadian-Northern* pour l'entreprise sur le quart sud-ouest de la section 23, township 28, rang 6, à l'ouest du 4e méridien.

5650. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de construire un pont au-dessus de sa voie dans une des rues de Georgetown, Ont., et absence de clôture ou de moyens de protection le long d'un terrassement élevé faisant partie du chemin de fer.

5651. Prix exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport d'un chargement de cochons de Calgary, Alta, à Moose-Jaw, Sask.

5652. Refus de l'association de téléphone de Meath d'indemniser le plaignant pour la construction d'une ligne de téléphone sur le chemin latéral entre les lots 15 et 16, 1ère concession, à l'ouest du lac du Rat musqué, township de Westmeath, Ont.

5653. Croisement défectueux sur le *Canadian-Northern* entre les lots 15 et 16, township de Neebing, Ont.

5654. Prix exigé pour le transport d'effets domestiques de Kingsville, Ont., à Bridgeburg, Ont., sur les chemins de fer Windsor, Essex et Lake-Shore et Grand-Tronc.

5655. Drainage insuffisant du Pacifique-Canadien à proximité d'un remplissage sur le terrain de la station à la jonction de Tichborne, Ont.

5656. Paiement à l'avance exigé par les chefs de gares du chemin de fer *Central-Ontario* avant d'expédier à toute destination sur le Grand-Tronc.

5657. Absence de clôture le long du chemin de fer *Canadian-Northern* sur le quart nord-ouest de la section 21, township 55, rang 7, à l'ouest du 3e méridien.

5658. Supplément n° 1 au tarif spécial C.R.C.W. 2026 du Pacifique-Canadien pour le transfert des marchandises, augmentant le poids minimum du bois de stère et des planches de 30,000 à 35,000 livres par chargement de wagon.

5659. Drainage défectueux et absence de ponceaux sur le Transcontinetal à Portneuf, Qué.

5660. Négligence de la compagnie du *Canadian-Northern* à détruire les gophers sur le chemin de fer dans la municipalité rurale de Bengough, Sask.

5661. Plainte que la compagnie du Pacifique-Canadien a quatre voies croisant le chemin de Deux-Milles à l'entrée d'une sablonnière, à Birds'-Hill, Man.

5662. Absence d'un chemin pour donner accès à la station du Pacifique-Canadien, Birds-Hill, Man.

5663. Insuffisance des garde-bestiaux aux environs de Ernfold, Sask., sur le Pacifique-Canadien, occasionnant la présence de bestiaux sur la voie.

5664. Clôture défectueuse et entretien des clôtures insuffisant sur le long du chemin de fer Pacifique-Canadien aux abords du mille 70, à l'ouest de Moose-Jaw, Sask.

5665. Gardien des barrières du croisement de "La Pignaire", à Saint-Lambert, Qué., sur le Grand-Tronc, souffrant de vue défectueuse et de surdité.

5666. Profondeur insuffisante des fossés le long du *Canadian-Northern* à Portneuf, Qué.

5667. Plainte que la compagnie du Pacifique-Canadien a condamné durant deux ou trois mois un chemin public à Webb, Sask., avec une clôture pour arrêter la neige.

5668. Taux prétendus excessifs exigés par la compagnie de téléphone Bell pour service privé à Beauport, Qué.

5669. Absence de clôture sur le chemin de fer Midland aux abords de Elms-Creek, Man.

5670. Nombre diminué des trains sur l'embranchement du Grand-Tronc de Young à Hoey, Sask.

5671. Augmentation du prix de transport du talc de Madoc, Ont., à Montréal, pour l'exportation à l'étranger.

5672. Construction de deux immenses réservoirs d'huile autorisée par la compagnie du Grand-Tronc vis-à-vis de la propriété du plaignant à Penetang, Ont.

5678. Modifications proposées à l'horaire des trains sur le *Michigan-Central,* au grand préjudice du service des postes.

5674. Refus de la Compagnie Montréal et Comtés-sud, d'établir un service jusqu'au bateau-passeur dans la ville de Longueuil, ainsi que stipulé dans sa convention avec la municipalité.

5675. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de se tenir responsable du vol de marchandises à Toronto, Ont., et de faire droit à la réclamation.

5676. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de permettre au plaignant de construire un drain qui fait partie d'un projet de drainage du chemin de fer à Glencoe, Ont.

5677. Taux prétendus excessifs pour le transport des marchandises sur le chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique.

5678. Clôturage défectueux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien vis-à-vis le lot 5, 2e concession, township de Hinchinbrooke, Ont.

5679. Taux pour le transport et pour l'exportation du talc de Madoc, Ont., à Montréal, Qué.

5680. Classification des taux pour le transport des conserves de homard et de baies.

5681. Différend entre le plaignant et la compagnie du Pacifique-Canadien à propos du transfert des wagons du *Canadian-Northern-Ontario* au Pacifique-Canadien à Parry-Sound, Ont.

5682. Augmentation du prix de transport du sucre par chargement de wagons de Saint-Jean, N.-B., à St-Stephen, N.-B., sur le Pacifique-Canadien.

5683. Absence d'un passage pour le chemin public au croisement du *Canadian-Northern,* requis par le plaignant à Saint-Canut, Qué.

5684. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien d'indemniser le plaignant pour le dommage causé à sa propriété à Calgary, la compagnie du chemin de fer alléguant que le prix de la vente du terrain couvre tous dommages et toute dépréciation.

5685. Plainte que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a condamné des passages à niveaux à Ribstone, Alta.

5686. Prix de factage à Toronto, Ont.

5687. Plainte que la compagnie du Pacifique-Canadien exige plus pour le billet de seconde classe de Saint-Gabriel à Joliette, Qué., que pour les deux billets de Saint-Gabriel, Qué., à Saint-Félix et de Saint-Félix à Joliette, Qué.

5688. Refus du Pacifique-Canadien de rembourser le prix d'un cheval, blessé sur le chemin de fer à Pickering, Ont., quoique le dommage ait été causé par un défaut dans la construction de certains ouvrages le long du chemin de fer qui a occasionné l'effondrement d'une clôture.

5869. Dangereux croisements du chemin de Comox par le chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo, sur l'île de Vancouver, C.-B.

5690. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de faire droit à une réclamation pour un câble perdu sur le parcours entre Listowel, Ont., et Maynooth, Ont.

5691. Prix du transfert de wagons de criblures de grain à Fort-William, Ont., de l'élévateur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à la demeure du plaignant sur le Pacifique-Canadien.

5692. Renvoi proposé du chef de station à Saint-Lazare, Qué., du service de la compagnie du Pacifique-Canadien.

5693. Etat des clôtures le long du Grand-Tronc aux abords de la jonction de James Bay, Ont.

5694. Etat des clôtures le long du Grand-Tronc vis-à-vis du lot 141, concession C, township de Foley, Ont.

5695. Clôtures le long du Grand-Tronc vis-à-vis du lot 139, concession A, township de Foley, Ont.

5696. Les plaignants étant forcés par la compagnie du Pacifique-Canadien de se servir de wagons fermés pour le transport du charbon mou de la ville de Québec à Pont-Rouge, Qué.

5697. Bruits occasionnés par le garage des wagons sur le *Toronto-Hamilton-Buffalo* entre l'avenue Wentworth et l'avenue Sandford, à Hamilton, Ont.

5698. Taux de transport des articles de construction exigés pour le transport des huiles et des graisses de McRorie à Dunbane, Sask., sur le *Canadian-Northern,* à défaut de tarifs publiés pour ce tronçon de ligne.

5699. Service défectueux sur le tronçon Montréal-Mont-Laurier du Pacifique-Canadien.

5700. Barrières défectueuse à un croisement de ferme sur le quart sud-est de la section 32, township 16, rang 16, à l'ouest du 2ième méridien, sur embranchement Brandon-Regina du *Canadian-Northern.*

5701. Fermeture projetée de la station de Perth-Road, Ont., par la compagnie du *Canadian-Northern.*

5702. Refus de la compagnie de l'Intercolonial de rembourser le droit de traverse perçu sur un chargement de chaux de Saint-Marc-des-Carrières à Sainte-Malachie, Qué.

5703. Taux prétendus excessifs perçus par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur des bagages transportés de Meacham, Sask., à Cobalt, Ont.

5704. Arrêt insuffisant des trains du Pacifique-Canadien faisant correspondance à Sainte-Thérèse, Qué., pour permettre le transfert des voyageurs et des bagages.

5705. Supplément n° 1 proposé au Tarif C.N.R.W. 1560, augmentant le taux de transport des produits forestiers des chutes internationales à diverses destinations au Canada.

5706. Taux excessifs de messageries exigés pour le transport de la crème sur les lignes de la *Dominion Express Company* comparés aux taux exigés par la *Great-Northern Express Company* dans la Colombie-Britannique.

5707. Changement dans le service des trains sur l'embranchement de Waltham, du Pacifique-Canadien.

5708. Délabrement des clôtures et garde-bestiaux sur le *Canadian-Northern* aux abords de Sandy Lake, Man.

5709. Taxes excessives exigées par la compagnie de téléphone Bell pour le service téléphonique à Westboro, Ont., comparées aux taxes exigées à Hull, Qué.

5710. Démolition par la compagnie du *Canadian-Northern* du hangar aux marchandises à la station de Starkville et fermeture projetée de cette station.

5711. Formule de connaissement de la compagnie des messageries Adams de Londres, Ang., qui ne contient pas d'indication des taux ou prix de transport.

5712. Etat des clôtures sur le Grand-Tronc sur les lots 69 et 70, 2e concession, township de Flos, Ont.

5713. Refus des compagnies des chemins de fer d'accorder le privilège de mouture-en-transit pour les chargements de grain arrêtés à Saskatoon pour le pesage à l'élévateur du gouvernement à Saskatoon et expédiés de nouveau.

5714. Réduction du nombre des employés du service de la voie sur l'embranchement Regina-Northgate du Grand-Tronc-Pacifique entre Riceton et Talmage, Sask.

5715. Croisement de ferme par le *Canadian-Northern* près de Grenville, Qué., qui empêche le plaignant de se rendre au bout de sa terre pour la cultiver.

5716. Dangereux croisement d'un chemin public par le Pacifique-Canadien au village de Britannia, Ont.

5717. Taux actuels exigés pour le transport des huiles et des graisses sur l'embranchement de McRorie du *Canadian-Northern.*

5718. Paiement exigé du plaignant par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de la différence entre le taux des messageries et le prix du transport à petite vitesse pour un poêle que la compagnie a expédié de Huola, Man., à Islay, Alta, par messageries au lieu de le transporter à petite vitesse.

5719. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de clôturer sa voie sur le quart nord-est de la section 15, township 53, rang 7, à l'ouest du 3e méridien, sur l'embranchement de la rivière Shellbrooke-Big.

5720. Absence de clôture sur le Grand-Tronc-Pacifique aux abords de Hinton, Alta, et refus de la compagnie de rembourser le prix d'un cheval tué sur le chemin de fer à cet endroit.

5721. Conducteur de locomotive congédié par la *Western Canada Power Co.* et remplacé par un homme inexpérimenté.

5722. Chef de station congédié de East-Pubnico en aval, N.-E., sur le chemin de fer *Halifax and South-Western.*

5723. Refus de la compagnie du chemin de fer *Kingston-Pembroke* d'ériger des clôtures le long de leur embranchement de Godfrey aux mines Glendower, Ont.

5724. Plainte contre le service de la malle sur le chemin de fer *Canadian-Northern* entre Edmonton et Saint-Albert, Alta.

5725. Nombre insuffisant de garde-freins sur certains convois de voyageurs de la compagnie du chemin de fer *Michigan-Central.*

5726. Contremaître du service de la voie congédié par la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern-Quebec* à cause de l'inaptitude à passer l'épreuve pour la vue.

5727. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire droit à une réclamation pour la perte de poids d'un chargement de porcs dont le déchargement a été retardé à Calgary, Alta.

5728. Retard d'un chargement de bestiaux sur le parcours entre Macleod et Calgary, Alta., sur le Pacifique-Canadien.

5729. Taux exigés par la compagnie du Grand-Tronc pour le transport d'engrais et plainte que la compagnie a fourni des wagons de moindre capacité que le poids minimum demandé.

5730. Tarif nouveau proposé par la compagnie du Pacifique-Canadien qui élimine Nanaïmo, C.-B., comme point de classification dans les taux pour le transport de marchandises.

5731. Retard de la compagnie *Canadian-Northern* à construire un enclos à bestiaux au village de Ruddell, Sask.

5732. Taux prétendus excessifs pour le transport d'un chargement de matériaux de construction par le Pacifique-Canadien d'Edmonton à Amisk, Alta.

5733. Cessation proposée du service sur le Grand-Tronc de Paris à Toronto, Ont., ou projet de faire partir le convoi de Brantford, Ont., au lieu de Paris comme auparavant.

5734. Service défectueux du transport des marchandises sur la division laurentienne du Pacifique-Canadien.

5735. Tarif public par la compagnie du *Canadian-Northern* augmentant de 30,000 à 35,000 livres le poids minimum pour un chargement de wagon de perches.

5736. Droits de surestarie exigés par la compagnie du *Canadian-Northern* sur un chargement de bois de corde et de pieux transporté de Duck-Lake, Sask., à Amery, Sask.

5737. Traitement accordé par la compagnie de téléphone Bell au sujet du service téléphonique à une villa d'été sur l'île de Toronto, Ont.

5738. Refus de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de rembourser le prix d'une partie d'un billet de Three-Hills à Calgary, Alta., dont le plaignant ne s'est pas servi.

5739. Service défectueux sur le Grand-Tronc-Pacifique à Wakan, Sask.

5740. Refus de la compagnie du Grand-Tronc d'entretenir convenablement un chemin conduisant du grand chemin à Canfield, Ont., à la voie de chargement.

5741. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de démolir les clôtures à neige à Tribune, Sask.

5742. Service défectueux sur la *Michigan-Central* à Inwood, Ont.

5743. Etat des clôtures le long du *Canadian-Northern* dans la municipalité de Shellmouth, Man.

5744. Local insuffisant pour la station de Hearne, Sask., sur le Canadian-Northern.

5745. Etat impraticable du chemin qui croise la cour du Grand-Tronc à Edgington, Ont.

5746. Dommage causé par la gelée à un chargement de pommes sur le parcours de Port-Colborne, Ont., à Saskatoon, Sask., sur les chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique.

5747. Service défectueux des trains à Brigdon, Ont., sur le *Michigan-Central.*

5748. Refus des compagnies de chemins de fer de l'Ouest d'offrir les jours de fête les mêmes réductions de taux que dans l'Ontario.

5749. Refus de la compagnie du Québec et Lac Saint-Jean de permettre la construction d'un croisement en face de la propriété du plaignant à Saint-Gédéon, Qué.

5750. Abolition par la compagnie du Pacifique-Canadien du privilège du marché aux porteurs de livrets de voyage du Mile-End à différents endroits de la banlieue.

5751. Dommage à une propriété à Gushing, Ont., occasionné par le drainage défectueux du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario.*

5752. Retard de la compagnie du *Canadian-Northern* à régler le prix de l'entreprise sur le quart nord-est de la section 31, township 29, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, près de Hunson, Alta.

5753. Refus de l'agent de la compagnie de l'Intercolonial de rembourser le prix de parties de billets de Saint-Hyacinthe à Montréal, Qué., qui n'avaient pas servi.

5754. Taux exigés pour le transport d'un wagon d'effets de colon et d'un wagon à chevaux de première classe de Vancouver, C.-B., Lloydminster, Alta., par les chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern.*

5755. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de faire droit à des réclamations pour dommages causés sur le parcours par la négligence de la compagnie à fournir les wagons frigorifiques demandés.

5756. Négligence de la compagnie du *Canadian-Northern* à entretenir ses clôtures en bon état à Munson, Alta.

5757. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de construire à Munson, Alta., un croisement de ferme convenable et muni d'une barrière.

5758. Tarif n° 12 de la compagnie du Père-Marquette en ce qui concerne les taux pour tout le charbon pris à la "ferry" et transféré à la voie de déchargement du plaignant à Port-Stanley, Ont.

5759. Prix exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour "l'achèvement du chargement" et les environs de chargements de cochons ou de bestiaux expédiés par Calgary, Alta.

5760. Taux de 20 cents exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport par chargement de wagon de rails d'acier de Trenton, N.-E., à Sherbrooke, Qué.

5761. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de faire droit au plaignant pour la perte de marchandises en chemin et manquant à l'arrivée à McBride, C.-B.

5762. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de faire droit au plaignant pour la perte d'une quantité de miel sur le parcours entre St. Mary's, Ont., et Harrowby, Man.

5763. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire droit à une réclamation pour dommages à un chargement sur le parcours entre Alfred, Ont., à la Pointe-Saint-Charles, Qué.

5764. Refus de la compagnie du *Lake Erie and Northern* d'indemniser le plaignant pour le dommage occasionné à sa propriété par la construction d'un chemin de fer qui traverse son terrain à Galt, Ont.

5765. Prix exigé par les compagnies de chemins de fer pour le factage de l'entrepôt au hangar à marchandises au point d'expédition en plus des taux exigés pour le factage au point d'arrivée.

5766. Interruption de la construction d'une ligne de téléphone aux environs de Mountain, Ont.

5767. Taux exigés pour le transport d'effets de colon de Port-Alberni, C.-B., à Kitscoty, Alta., sur les chemins de fer *Canadian-Northern* et Pacifique-Canadien.

5768. Manière dont la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a reçu la réclamation du plaignant pour des blessures reçues à Hazelton, C.-B.

5769. Augmentation par la compagnie du *Canadian-Northern* des taux pour le transport du papier à journaux destiné à l'exportation par les ports de Montréal et Québec.

5770. Refus des compagnies de faire droit à des réclamations pour creux de route dans le transport du grain expédié de Saskatoon aux Grands lacs.

5771. Service défectueux des trains sur le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc entre Montréal et Pointe-Claire, Qué.

5772. Etat du pont et de ses abords sur le grand chemin entre les sections 9 et 10, township 6, rang 23, à l'ouest du 1er méridien.

5773. Prétendue préférence en faveur de Toronto, Ont., dans les taux sur les articles expédiés de cette ville par messageries comparés aux taux exigés sur les articles expédiés de London, Ont.

5774. Absence de clôtures le long du chemin de fer *Irondale-Bancroft-Ottawa.*

5775. Impuissance du plaignant de se faire payer par la compagnie du *Canadian-Northern* pour l'emprise sur la moitié nord de la section 13, township 30, rang 19, à l'ouest du 4e méridien, près de Munson, Alta.

5776. Horaire actuel des convois du chemin de fer *Calgary-Edmonton,* entre Calgary et Macleod, Alta.

5777. Augmentation proposée dans les taux pour le transport des marchandises sur le chemin de fer de Ricmac en construction.

5778. Vente d'emplacements de villes par la compagnie du Pacifique-Canadien sans fournir au public un service de transportation.

5779. Manière dont les représentations du plaignant ont été reçues par la compagnie de messageries Dominion relativement à un chargement de volailles de Clarinda, Iowa, Etats-Unis, à Iddlesleigh, Alta.

5780. Taux d'aiguillage exigés par la compagnie du chemin de fer *Toronto-Hamilton-Buffalo* dans ses gares à Hamilton, tarif C.R.C. 858, modifié par le supplément n° 4, mis en vigueur le 5 mai 1913.

5781. Bruits excessifs dans le mouvement des trains entre le square Saint-Henri, Montréal, et le terminus de la compagnie du Grand-Tronc à l'ouest de Saint-Henri, Qué.

5782. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de rembourser le prix d'une vache tuée près de Mecheche, Alta., à cause de l'absence de garde-bestiaux convenables.

5783. Etat des croisements du *Canadian-Northern* dans le township de Bristol, Qué.

5784. Taux de la compagnie des messageries Dominion pour le transport de crème à Grand-Forks, C.-B., de points environnants.

5785. Traitement peu satisfaisant d'une réclamation concernant un chargement de machines frigorifiques en destination de Fort-Qu'Appelle, Sask., qui devait être expédié directement de Winnipeg par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique mais qui a été détenu et mis en entrepôt à Regina, Sask., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

5786. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire droit à une réclamation pour du bagage perdu sur le parcours de Dollard, Sask.

5787. Renvoi proposé du chef de gare de Grenville, Qué., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

5788. Changements dans le service des voyageurs de la compagnie du Pacifique-Canadien à Port-Arthur, Ont.

5789. Etat dangereux d'un croisement d'un grand chemin par le *Canadian-Northern* entre les sections 28 et 29, township 30, rang 18, à l'ouest du 4e méridien, près de Mecheche, Alta.

5790. Retard dans l'expédition d'un chargement de bestiaux par la compagnie du *Canadian-Northern* de Le-Pas, Man., à Birch-Hills, Sask.

5791. Impuissance du plaignant à se faire payer par la compagnie du *Canadian-Northern* pour l'emprise sur la moitié ouest de la section 10, township 12, rang 25, à l'ouest du 4e méridien, près de Claresholm, Alta.

5792. Négligence de la compagnie du *Canadian-Northern* de payer pour l'emprise sur la section 3, township 12, rang 25, à l'ouest du 4e méridien.

5793. Absence de drainage convenable sur le chemin de fer *Michigan-Central* au lot 285, South Talbot Road, township de Maidstone, Ont.

5794. Taux de la compagnie du Grand-Tronc sur la brique transportée de Hamilton à Galt, Ont., comparés aux taux du Pacifique-Canadien pour le même parcours.

5795. Taux pour le transport du bois de construction et des bardeaux expédiés d'Eburne, C.-B., à différents endroits du Canada et des Etats-Unis, comparés aux taux pour le transport des mêmes articles expédiés de Vancouver, C.-B.

5796. Fermeture proposée de la station de North-Lancaster, Ont., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

5797. Négligence de la compagnie des messageries Dominion de fournir les facilités nécessaires à Hazelridge, Man., pour payer ou émettre les mandats d'argent.

5798. Perception par la compagnie du *Canadian-Northern-Quebec* du prix total du transport à destination sur des chargements confiés à cette compagnie mais en destination d'endroits situés sur un autre chemin de fer.

5799. Défaut de la part de la compagnie du *Canadian-Northern* de payer pour l'emprise sur le quart sud-ouest de la section 35, township 5, rang 28, à l'ouest du 4e méridien; et négligence à détruire les mauvaises herbes le long de sa voie à cet endroit.

5800. Augmentation par la compagnie du Pacifique-Canadien du taux d'aiguillage pour le transport de la brique de Mik-Kelson à la gare d'Estevan, Sask.

5801. Absence de système de drainage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien sur le lot 11028 G.I. à Galena, C.-B.

5802. Excédent de 7 cents par cent livres dans le prix de transport des huiles et des graisses de McRorie à Dumblane, Sask., dû à l'absence de tarifs réguliers pour ce tronçon du *Canadian-Northern,* bien qu'il ait été exploité depuis au delà d'un an.

5803. Refus de rembourser le prix de parties de billets de chemin de fer qui n'ont pas servi.

5804. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de rembourser le prix de billets qui n'ont pas servi à moins que les billets soient produits. Dans le cas présent les billets se perdirent dans les malles.

5805. Taux de transport du fromage de Glen-Brook et Williamstown à Montréal, P.Q., comparés aux taux pour le transport d'Apple-Hill, Ont., à Montréal, P.Q.

5806. Service défectueux des trains sur le Pacifique-Canadien de Eastman à Windsor, Qué.

5807. Habitude de la compagnie du *Canadian-Northern* de décharger ses wagons à certains points sur la rue Pembina à Winnipeg et au passage par River-Park, ce qui occasionne plusieurs croisements de grands chemins dangereux pour les enfants et pour ceux qui se rendent aux places d'amusements dans les environs.

5808. Défaut de la part de la compagnie du *Canadian-Northern* de payer pour l'emprise sur le quart nord-ouest de la section 5, township 35, rang 6, à l'ouest du 4e méridien, sur son embranchement Lacombe-Moosejaw.

5809. Etat prétendu dangereux de la voie de la compagnie du *Canadian-Northern* entre Lochearn et Hordegg, Alta., sur l'embranchement conduisant à l'hôtel des Montagnes-Rocheuses.

5810. Refus de la compagnie du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western* de faire droit à une réclamation pour des bestiaux tués sur le chemin de fer à un endroit près de Maria, Ont., où le clôturage est défectueux et la barrière reste continuellement ouverte.

5811. Taux exigé par la compagnie *Great-Northern* pour le transport d'un chargement de pommes de terre de Grand-Forks, C.-B., à Baynes-Lake, C.-B., comparé aux prix demandés par le Pacifique-Canadien pour expédier de semblables chargements.

5812. Longueur excessive de certains convois de la compagnie du *Michigan-Central,* une source de danger pour les employés sur ces convois et un embarras pour le public.

5813. Taux d'aiguillage et de quaiage sur le Grand-Tronc à Windsor, Ont.

5814. Absence de chef de station à Springwater, Sask., sur l'embranchement Biggar-Calgary du Grand-Tronc-Pacifique.

5815. Refus d'accepter dans le parc aux bestiaux de la Pointe Saint-Charles à Montréal, Qué., un chargement de vingt et un wagons de la compagnie du *Canadian-Northern* chargés sur les voies du Pacifique-Canadien, à Toronto, Ont., et destinés à être exportés pour le compte du gouvernement anglais, et refus de la compagnie du Grand-Tronc de transporter le chargement des voies des commissaires du havre au parc à bestiaux.

5816. Action de la compagnie du *Canadian-Northern* qui a condamné un ponceau dont le plaignant se servait depuis nombre d'années pour faire passer ses animaux, sur le quart nord-est de la section 34, township 31, rang 2, à l'ouest du 3e méridien, près d'Aberdeen, Sask.

5817. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien d'indemniser le plaignant pour prétendu dommage occasionné à sa propriété par la construction d'un ponceau sur le chemin de fer *Georgian Bay-Seaboard* au grand chemin entre les lots 10 et 11, concession 8, township d'Eldon, Ont.

5818. Etat défectueux du clôturage le long du *Canadian-Northern,* sur le tronçon de Montfort, entre la voie de garage de Sarrizin et Dear-Lake, Qué.

5819. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de rembourser le prix d'un cheval tué sur le chemin de fer à un endroit où il y a ni clôtures ni garde-bestiaux dans la section 13, township 18, rang 21, à l'ouest du 1er méridien.

5820. Marchandises volées sur le parcours du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western.*

5821. Clôturage à Minintonas, Man., sur le *Canadian-Northern,* insuffisant pour empêcher les moutons de passer sur la voie.

5822. Renvoi du chef de station à Gainford, Alta., sur le Grand-Tronc-Pacifique.

5823. Ordres adressés par les compagnies de chemins de fer à leurs employés les enjoignant de ne pas reporter et indiquer sur le mémoire de frais du destinataire la quantité de marchandises qui manque ou les avaries subies sur le parcours, mais de laisser aux destinataires le soin de découvrir, s'ils le peuvent, les avaries et les pertes subies sur le parcours.

5824. Prix exigé pour le transport d'un chargement de pommes de terre de Vernon, C.-B., à Fruitvale, C.-B., par le Pacifique-Canadien et le *Great-Northern.*

5825. Taux exigés par les compagnies de chemins de fer *Canadian-Northern, Great-Northern,* et Pacifique-Canadien, pour le transport des cuirs verts de Brandon à la jonction du Minnesota, comparés au taux pour le même transport de Winnipeg au même endroit.

5826. Retard dans le transport de cochons vivants à Peterborough, Ont., sur l'embranchement de Goderich du Pacifique-Canadien.

5827. Garde-bestiaux défectueux installés sur le *Canadian-Northern.*

5828. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de faire droit à une réclamation pour dommages occasionnés aux moissons par des bestiaux qui pénétrèrent dans les champs du plaignant à un endroit non clôturé dans les sections 6 et 12, township 49, rang 20, à l'ouest du 3e méridien.

5829. Taux prétendus excessifs exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour un convoi spécial à l'occasion de la célébration du 12 juillet à Cabri, Sask.

5830. Nombre insuffisant de wagons sur le *Canadian-Northern* entre Orillia et Deer-Lake, Ont.

5831. Prix excessifs d'un message télégraphique de Port-Carling, Muskoka, à Orangeville, Ont., par la compagnie de télégraphe *Great-Northern* et celle du Pacifique-Canadien.

5832. Sorte de garde-bestiaux installés sur le *Canadian-Northern* près de Mackutt, Sask.

5833. Défaut de la part de la compagnie du *Canadian-Northern* de clôturer sa voie traversant la section 32, township 25, rang 1, à l'ouest du 2e méridien.

5834. Manière dont la compagnie du *Canadian-Northern* a traité une réclamation pour le remboursement de l'excédent dans le prix exigé pour le transport de marchandises de Cardiff à Edmonton, Alta.

5835. Emplacement proposé pour enclos à bestiaux de la compagnie du Pacifique-Canadien à la jonction Tichborne, Ont.

5836. Refus de la compagnie du chemin de fer *Chatham-Wallaceburg-Lake-Erie* de faire droit à une réclamation pour des animaux tués sur sa voie à un endroit non clôturé à Dover, Ont.

5837. Taux prétendus excessifs pour le transport d'effets domestiques de Trail, C.-B., à Melfort, Sask., par le *Canadian-Northern* et le Pacifique-Canadien.

5838. Croisement dangereux de la rue Adélaïde, London, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

5839. Classification actuelle de l'acétate de plomb dans la classification canadienne des marchandises n° 16.

5840. Mauvais état des abords au quai principal du Pacifique-Canadien à Readlyn, Sask.

5841. Défaut de la part de la compagnie du *Canadian-Northern* de transporter les personnes de Flexcombe, Sask., qui désiraient prendre part à la célébration du 12 juillet à Laura, Sask.

5842. Mauvais état des abords ou absence d'un chemin convenable pour se rendre à la station du Grand-Tronc-Pacifique à Heath, Alta.

5843. Construction par la compagnie du Kootenay-Central (Pacifique-Canadien) d'un parc à bestiaux au centre de la rue Blair, à Athalmer, C.-B., occasionnant une interruption du trafic dans cette rue et condamnant l'accès à la propriété du plaignant sur la 5e avenue, Athalmer, C.-B.

5844. Bruit et dommage à une maison sur l'avenue Brant, à Brantford, Ont., occasionnés par la vibration causée par le passage des tramways municipaux sur des aiguilles mal posées en face de la demeure du plaignant.

5845. Etat délabré de la gare du Grand-Tronc à London, Ont.

5846. Refus d'un cultivateur établi près de Bannerman, Man., de permettre à la compagnie du *Canadian-Northern* de labourer des coupe-feux sur sa terre.

5847. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de rembourser un excédent de $1.60 dans le prix de transport d'une quantité de médecine expédiée de Montréal à Vancouver, C.-B.

5848. Deux chevaux tués par un convoi de la compagnie du Grand-Tronc près de Fraserburg, Ont., les chevaux ayant passé sur la voie à des croisements de chemins qui n'étaient pas protégés par des garde-bestiaux.

5849. Exploitation dangereuse des tramways de la compagnie des tramways *Sandwick-Windsor-Amherstville,* durant une course dans la rue Oulette, à Windsor, Ont.

5850. Croisement dangereux par le chemin de fer *London-Port-Stanley,* de la rue William, à Port-Stanley, Ont.

5851. Droits d'entrepôt exigés par les compagnies de chemins de fer sur des chargements de caoutchouc de rebut acceptés pour être expédiés de différents endroits entre Kingston et la ville de Québec, à diverses destinations aux Etats-Unis mais détenus par les chemins de fer sur la déclaration d'un embargo par le département des douanes.

5852. Action de la compagnie du Pacifique-Canadien qui laissent des wagons sur la voie en face d'une villa à Sainte-Rose, Qué., obstruant ainsi la vue du plaignant et occasionnant un désagrément.

5853. Etat du clôturage sur le Grand-Tronc à Orrville, Ont.

5854. Refus de la compagnie du Dominion-Atlantique d'accorder le taux des chargements de wagons pour le transport d'une quantité de pommes de terre contenant un ou plusieurs wagons et en plus une quantité insuffisante pour remplir un autre wagon.

5855. Absence de clôtures le long du *Canadian-Northern* en face de la ferme du plaignant dans la section 25, township 27, rang 20, près de Sifton, Man.

5856. Service défectueux des trains sur le Grand-Tronc entre Stouffville, Sutton et Jackson's-Point, Ont.

5857. Ponceau condamné par la compagnie du Grand-Tronc occasionnant l'inondation d'un puits dans le quart nord-ouest de la section 23, township 53, rang 8, à l'ouest du 5e méridien.

5858. Etat du clôturage de la voie du Grand-Tronc à Goldstone, Ont.

5859. Bruits inutiles produits par les locomotives du Grand-Tronc-Pacifique entre le pont de la rivière Rouge et la gare Union, à Winnipeg, Man.

5860. Garde-bestiaux défectueux sur le *Canadian-Northern,* aux abords de Lloydminster, Sask.

5861. Refus d'un colon établi sur le quart nord-est de la section 17, township 43, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de labourer des coupes-feux sur son terrain.

5862. Refus de la compagnie du *Halifax-North-Western* de faire droit à une réclamation pour un bouvillon tué sur la voie à cause de l'état délabré du clôturage près de Argyle-Head, N.-E.

5863. Droits d'aiguillage prétendus exorbitants exigés par la compagnie du Père-Marquette pour le service d'aiguillage à Sarnia, Ont., sur les wagons de gravier devant servir à la construction des chemins.

5864. Service défectueux sur le Pacifique-Canadien à Vermillion, Ont.

5865. Retard dans le transport des effets de colons de Buffalo, N.-Y., à Newboro, Ont., par le Grand-Tronc et le *Canadian-Northern.*

5866. Service défectueux des convois et des malles sur la subdivision Nicola du Pacifique-Canadien dans la province de la Colombie-Britannique.

5867. Construction par la compagnie du *Lake-Erie and Northern* d'une voie sur la propriété du plaignant à Port-Dover interceptant aussi l'accès à l'eau, et sans construire de passage pour les bestiaux.

5868. Prix des places de seconde classe sur le Pacifique-Canadien de Moosejaw, Sask., à Toronto, Ont., et sur le *Canadian-Northern* de Toronto, Ont., à Deseronto, Ont.

5869. Préférence au détriment du plaignant exercée par la compagnie de télégraphe *Great North Western* dans le service d'un appareil télégraphique à son bureau de courtier à Toronto, Ont.

5870. Dommage causé par un incendie occasionné à Eunice, Alta., par le chemin de fer Edmonton-Dunvegan-Colombie-Britannique.

5871. Etat du clôturage, des garde-bestiaux et des poteaux avertisseurs sur un croisement du chemin de fer Edmonton-Dunvegan-Colombie-Britannique au nord de la station de Bushby, Alta.

5872. Service défectueux sur le chemin de fer faisant le service entre Fort-Erié et Fort-Erié-Beach et correspondant avec le service de ferry entre Fort-Erié et Buffalo, N.-Y.

5873. Menaces par un télégraphiste du Pacifique-Canadien de faire des ennuis à la compagnie.

5874. Refus des compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc d'accepter les wagons de bestiaux de la compagnie du *Canadian-Northern* à Montréal, Qué., et permettre leur déchargement dans leurs parcs; comme la compagnie du *Canadian-Northern* n'a pas de parc à bestiaux à cet endroit, elle est obligé de décharger ses bestiaux dans la rue sans pouvoir fournir l'avantage d'un parc convenable.

5875. Etat défectueux du croisement de l'embranchement Reston-Wolseley du Pacifique-Canadien entre les sections 4 et 9, township 11, rang 3 à l'ouest du 1er méridien.

5876. Etat du croisement de l'embranchement Reston-Wolseley du Pacifique-Canadien entre les sections 34 et 35, township 10, rang 33, à l'ouest du 1er méridien, dans la municipalité rurale de Walpole, Sask.

5877. Croisement de l'embranchement Reston-Wolseley du Pacifique-Canadien entre les sections 31 et 32, township 10, rang 32, à l'ouest du 1er méridien, dans la municipalité rurale de Walpole, Sask.

5878. Etat du croisement de l'embranchement Reston-Wolseley entre les sections 35 et 36, township 10, rang 32, à l'ouest du 1er méridien, dans la municipalité rurale de Walpole, Sask.

5879. Refus ou inhabileté des compagnies de transportation de fournir les taux directs pour le parcours entier entre des endroits au Canada et aux Etats-Unis et des endroits dans Vancouver-sud sur le chemin de fer Eburne-Westminster.

5880. Refus de la compagnie du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western* de construire un croisement de ferme donnant accès à la ferme du plaignant près de Napanee, Ont.

5881. Taux exigés pour le transport de chargements de charbon par le Kettle-Valley et le Pacifique-Canadien de Princeton à Vancouver, C.-B. et de Merritt à Vancouver, C.-B.

5882. Classification actuelle des cabinets Grafanola, etc., pour les fins des taux de fret.

5883. Absence d'escabeaux ou de marchepieds pour monter dans les wagons et en descendre à Virden, Man.

5884. Inondation des chemins aux abord de Delburne, Alta., par l'eau du lac Puant, occasionnée par la capacité insuffisante et la construction défectueuse d'un ponceau de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui ne suffit pas à l'écoulement de l'eau.

5885. Défaut de la part de la compagnie du chemin de fer l'Atlantique-Lac Supérieur (compagnie du Québec-Oriental) de reconstruire le pont qui a été incendié sur le 5e rang du township de New-Richmond, P.Q.

5886. Refus de la part de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway Company* d'accepter le poisson en tas pour des fins de transport.

5887. Les fils d'énergie qui surplombent la *Canadian-Northern Railway* et qui appartiennent à la municipalité de Grand'Mère, P.Q., ne sont pas à la hauteur prévue par les règlements de la Commission.

5888. Mauvais état des ponceaux et de la situation générale du régalage aux passages à niveau sur la ligne du *Glengarry and Stormont Railway,* à proximité de Williamstown, Ont.

5889. Absence d'installation convenable pour les fins du transport et de l'accommodation des voyageurs sur la ligne du Grand-Tronc, à Terra-Cotta, Ont.

5890. Allégation de frais excessifs imposés pour le fret, par la compagnie du Pacifique-Canadien, au sujet de l'expédition d'effets personnels expédiés de New-Westminster, C.-B., à Walkerton, Ont.

5891. Supplément 13 à l'article 2031 W. de la loi de la Commission des chemins de fer canadiens au sujet des taux de transport visant la compagnie du Pacifique-Canadien, lequel article indique les impositions à faire au sujet de chargements partiels partant de Arnes, Gimli, Jellico et Riverton, et comprenant du poisson frais ou congelé à destination de Selkirk dans le but de compléter des chargements en vue de réexpédition par voie de la compagnie du Pacifique-Canadien.

5892. Mauvais état des chemins de la ville d'Angusville, Man., à la station et aux hangars à marchandises de la *Canadian-Northern Railway Company.*

5893. Refus de la part du Grand-Tronc de solder les réclamations au sujet de chevaux tués par le train à proximité d'Edgerton, Alberta, par suite de l'absence de garde-bestiaux à proximité du poste au mille 650.

5894. Refus de la part du *Canadian Northern Railway Company* de construire un passage à niveau entre les sections 8 et 9, township 18, rang 22, à l'ouest du premier méridien, dans la municipalité de Strathclair, Man.

5895. Délai apporté par la *Canadian-Northern Railway Company* à fournir au plaignant un acte de vente au sujet d'un lopin de terre qui été échangé contre une certaine étendue de route dans le quartier sud-ouest de la section 12, township 18, rang 22, à l'ouest du 1er méridien.

5896. Projet de construire un parc à bestiaux pour le compte de la compagnie du Pacifique-Canadien à Athalmet, C.-B.

5897. Refus de la part du Pacifique-Canadien de remettre l'argent confié à ses représentants pour les fins de transport de deux personnes d'Autriche à Yorkton, Sask., bien que la compagnie ait refusé de remplir l'obligation que comportait son contrat.

5898. Imposition de la part du Pacifique-Canadien de taux locaux pour l'expédition de cochons de Magrath à Winnipeg et de Winnipeg, Toronto, Ont., bien que la feuille de route comportât le transport de Magrath à Toronto, Ont., et que l'expédition s'arrêtât à Winnipeg pour attendre un employé qui prît soin de l'expédition.

5899. Refus de la part de la *Dominion Atlantic Railway Company* de donner au plaignant les moyens de passer convenablement sur les voies ferrées de la compagnie à Deep-Brook, N.-E.

5900. Impositions supplémentaires de garage à Vancouver, C.-B., au sujet d'expéditions de produits forestiers consignés à des endroits locaux sur des chemins de fer américains des Etats-Unis.

5901. Incommodités imposées aux habitants de Rougemont, P.Q., à cause de l'impossibilité de faire aucune expédition affranchie de cette place, vu que l'agent de cette station n'est pas autorisé à accepter de l'argent au sujet de marchandises arrivant ou partant sur les lignes du *Montreal and Southern Counties Railway* et du *Central Vermont Railway.*

5902. Refus apporté par la *White-Pass and Yukon Railway Company* de remettre le prix d'un demi-passage pour un homme chargé de soigner un cheval expédié de Skagway à Whitehorse, territoire du Yukon.

5903. L'article n° 9652 des D.G.F. au sujet des taux de tarif de la *Michigan-Central Railway Company,* ne comprend pas les tomates en paniers dans la clause concernant les fruits frais en paniers, boîtes ou caisses.

5904. Etat des fossés le long du chemin de fer *Canadian-Northern* à Saint-Liguori, P.Q.

5905. Efforts faits par la compagnie du Pacifique-Canadien pour retirer des impositions supplémentaires au sujet de bétail debout expédié de Freligsburg, P.Q., à Bawlf, Alberta, en 1914, sur les lignes du *Central-Vermont* et du Pacifique-Canadien.

5906. Absence de lumières pour les navigateurs sur les ponts des chemins de fer qui traversent la rivière Rouge à Winnipeg, Man.

5907. La compagnie du Pacifique-Canadien force les plaignants à se servir de sa ligne par le fait du retard à installer les wagons du *Northern-Pacific* à l'endroit requis à Haney, C.-B.

5908. Délai apporté à l'expédition par messageries à Toronto, Ont., à cause du refus de la part de la *Dominion Express Company* d'accepter des expéditions destinées à des endroits placés sur la ligne du Grand-Tronc.

5909. Refus de la part de la *Canadian-Northern Railway Company* d'entendre une réclamation au sujet de la remise d'argent pour un billet non employé de Rosetown à Saskatoon, Sask.

5910. Absence d'abri et de commodité pour les marchandises et les voyageurs à Dewar-Lake, Sask., sur la ligne du Grand-Tronc.

5911. Refus de la part du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour un remboursement sur frais de transport de marchandises au sujet d'expéditions de machines de certains endroits dans le Massachusetts, E.-U., à Espanola, Ont.

5912. Projet de déplacement du passage à niveau sur la section 12-62-27, à l'ouest du 4ième méridien, sur la ligne de l'Edmonton, *Dunvegan and British Columbia Railway.*

5913. Insistance de la part de la *Canadian-Northern Railway Company* à refuser le chargement de wagons pour plus que 60,000 livres, tout en imposant des droits pour un minimum de 60,000 livres.

5914. Frais excessifs d'entrepôt pour une malle et quelques sacs de voyage à Bracebridge, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

5915. Départ de l'agent de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à Quinton, Sask.

5916. Etat des clôtures le long des droits de passage du Pacifique-Canadien à Grondines, P.Q.

5917. Absence de ponceaux convenables, sur la division de Moosejaw du chemin de fer *Canadian-Northern* au sein de la municipalité rurale d'Elmsthorpe, Sask.

5918. Refus de la part de la *Canadian Northern Railway Company* d'accorder une passe pour bestiaux au plaignant sur la division Calgary-Southerly à proximité de Alderayde, Alberta.

5919. La compagnie de téléphone Bell retire des bénéfices pour messages transmis sur ses lignes rurales à Fenelon-Falls, Ont.

5920. Refus de la part de la *Bessemer and Barrys-Bay Railway Company* de clôturer son droit de passage d'un point, à un mille au sud de l'Amble-Station, sur le *Central-Ontario Railway,* à Childs-Mine, Ont.

5921. Etat des garde-bestiaux sur le *Canadian-Northern* à proximité de Bolina, Ont.

5922. Refus de la part de la compagnie de téléphone Bell d'assurer le service de téléphone au plaignant, qui demeure à St. Mary's, Ont., d'ici à la fin de la guerre.

5923. Allégation de frais excessifs de messageries imposés sur une expédition de beurre confiée à la *Dominion Express Company,* de Blucher à Sutherland, Sask.

5924. Taux de la *Canadian Express Company* au sujet d'expéditions partant de Carp, Ont., et allant à Toronto, Ont.

5925. Délai apporté par la *Canadian-Northern Railway Company* à payer les droits de passage obtenus dans le quart nord-est de la section 9, township 31, rang 17, à l'ouest du 4e méridien.

5926. Délai apporté par la *Western Dominion Railway Company* à régler le paiement des droits de passage expropriés dans le quartier sud-ouest de la section 34, township 5, rang 28, à l'ouest du 4e méridien.

5927. Allégation de refus de la part du Pacifique-Canadien de construire et de mettre en exploitation une ligne d'embranchement de Pincher-Station, C.-B., à Pincher-Creek, soit une distance de trois milles.

5928. Mauvais état des garde-feux sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

5929. Mauvais état des garde-feux sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5930. Refus de la part du Grand-Tronc d'accorder une traverse de ferme à Jarlsburg, Ont.

5931. Mauvais état du ponceau de la compagnie du Grand-Tronc sur la propriété du plaignant près de Jarlsburg, Ont.

5932. Refus de la part de la compagnie de téléphone Bell de donner à un de ses abonnés à Ottawa, Ont., l'usage de ses lignes avant que ce dernier ait payé un compte de transport de l'installation téléphonique à l'endroit où il demeure actuellement.

5933. Allégation d'un état dangereux pour le public dans lequel la compagnie du Grand-Tronc a laissé une excavation de gravier connue sous le nom de " Trou-de-Souris " et située sur les confins de la vallée de la rivière Souris, sur l'embranchement de frontière de Regina.

5934. Allégation de l'état dangereux du terrain à la traverse qui se trouve directement à l'ouest de la station d'Oakville, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

5935. Mauvais état du chemin qui conduit à la station de la compagnie de chemin de fer du Père-Marquette à Harrow, Ont.

5936. Allégation de droits excessifs de messageries au sujet d'un paquet expédié de New-York, N.-Y., à London, Ont.

5937. La *Esquimalt and Nanaïmo Railway Company* prive le plaignant d'une approche à sa propriété et enlève les planches de la traverse à Coombs-Station, C.-B.

5938. Refus de la part de la *Canadian Northern Railway Company* de régler une réclamation au sujet de la perte d'une bête à cornes, tuée sur l'emprise, où il n'y a pas de clôture près de Bedford-Station, Man.

5939. Clôturage de la part d'une autre personne à Vera, Sask., au nord d'un emplacement de ville de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à cet endroit, ce qui fait, que tout accès est empêché aux chemins passables qui conduisent au quai de chargement et d'ascension.

5940. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation au sujet de bestiaux tués sur l'emprise de cette compagnie, bien que la clôture fut en mauvais état près de Field, C.-B.

5941. Abstention de la part du *Canadian Northern Railway* de construire une traverse au mille 4, à son embranchement de Big-River.

5942. Bloquage fréquent par les trains de marchandises du Grand-Tronc de la traverse à Killaloe, Ont.

5943. Absence de communications de téléphone et de télégraphe de même que de chef de gare à Jenner, Alberta, sur la ligne du Pacifique-Canadien, et plainte au sujet du service de la poste à partir de cet endroit et pour le même endroit.

5944. Mauvais état de la traverse de ferme à la partie sud-est de la section 31, township 29, rang 20, à l'ouest du 4ème méridien, sur l'embranchement qui va de Calgary à Vègreville, de la compagnie du *Canadian Northern.*

5945. Refus de la part de la *British Columbia Electric Railway Company* de régler une réclamation au sujet d'un cheval tué sur l'emprise de cette compagnie près de Sydney, C.-B.

5946. Refus de la part du Grand-Tronc de régler une réclamation au sujet de la perte de crin arrivée en cours de route entre Edmonton, Alberta et Peabody, Mass., E.-U.A.

5947. Disjonction de la part de la compagnie de téléphone Bell de tout raccordement avec la compagnie de téléphone Saint-Luc.

5948. Mauvais état des traverses sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à l'embranchement qui conduit de la station de Haleys, Ont., aux usines de la *Renfrew White Granite Company, Limited.*

5949. Embargo de la part de la *Quebec Central Railway Company* imposé sur le bois de pulpe consigné à Mechanicsville, N.-Y.

5950. Encombrement des wagons de voyageurs sur les trains de la compagnie du Pacifique-Canadien entre Winnipeg, Man., et Moosejaw, Sask.

5951. Facilités d'accès à la gare et au hangar à marchandises à Eganville, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

5952. Refus de la part du Pacifique-Canadien de décharger toutes marchandises à la station de Grindrod, C.-B.

5953. Mauvais service de transport de voyageurs et de marchandises sur l'embranchement du Wilkie-Cutknife, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

5954. Délai apporté au transport d'une expédition par messageries de poulets habillés de Swanson, Sask., et confiée à la *Canadian Northern Express Company.*

5955. Mauvais état de l'écoulement des eaux sous la voie ferrée de la compagnie du Pacifique-Canadien en deçà du village de Sharbot-Lake, Ont.

5956. Expéditions de charbon que l'on a transporté en cours de route entre Buffalo, E.-U.A., et Haileybury, Ont., et plaintes au sujet des wagons que l'on n'a pas pesés honnêtement.

5957. Demande à l'effet que la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* remplisse le fossé qui se trouve entre la voie principale et la voie de garage au village de Hague, Sask.

5958. Mauvais état de la traverse de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* au mille 91, sur l'embranchement de Gypsumville, et absence de garde-bestiaux à cet endroit.

5959. Allégation de droits excessifs au sujet d'expéditions d'oignons de Learmington à Toronto, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

5960. Incapacité où se trouve le plaignant qui demeure à Smithville, Ont., d'avoir accès au service de la compagnie de téléphone Bell.

5961. Mauvais état des garde-feux sur le chemin de fer de la compagnie du Pacifique-Canadien sur les embranchements de Moosejaw et de Lacomb.

5962. Imposition de la part de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc de droits supplémentaires au sujet d'une expédition affranchie de meubles de Parry-Sound, Ont., à Ardrosseau, Alberta, sous prétexte que l'agent expéditeur a fait erreur au sujet du taux de transport.

5963. Mauvais service de wagons d'expéditions au sujet du bois expédié de Shallow-Lake, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

5964. Mauvais service et taux excessifs imposés aux abonnés de téléphone de Wakefield, P.Q., vu chaque compagnie rurale possède son propre bureau central et que les abonnés ne jouissent pas du service de la compagnie de téléphone Bell ou autres lignes sauf sur paiement des messages envoyés.

5965. Dommages faits à la propriété du plaignant à Richmond, Ont., à cause du mauvais état de l'écoulement des eaux sur les terres traversées par la compagnie du *Canadian-Northern.*

5966. Refus de la part du Pacifique-Canadien de régler une réclamation au sujet de dommages faits par un automobile empanné à la traverse d'une route à un mille à l'est de Sintaluta, Sask.

5967. Taux excessifs de marchandises au sujet de la brique expédiée de Grande-Pile à Yamachiche, P.Q., sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

5968. Circulaire publiée par le surintendant des terminus à Fort-William, Ont., au sujet des réclamations visant les pertes de grains.

5969. Impuissance de la part du plaignant d'obtenir satisfaction de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pour réclamation au sujet de dommages faits à une expédition de fer de Suède de Gothenburg, Suède.

5970. Refus de la part du ministère de la Marine et des Pêcheries de fournir certains cylindres à gaz au bureau des explosifs qui s'occupe de recherches au sujet d'une explosion arrivée aux entrepôts de marchandises de la compagnie du Grand-Tronc à Toronto-Ouest, Ont.

5971. Mauvais traitements subis par le plaignant à Huntsville, Ont., de la part d'étrangers qui se disaient représentants de la Commission pour le règlement de difficultés causées par le passage sur le pont de la compagnie du Grand-Tronc sur la rivière Muskoka.

5972. Mauvais état de la gare de la compagnie du Grand-Tronc à Valois, Pointe-Claire, P.Q.

5973. Allégation de garde-bestiaux inutiles employés par la compagnie du Grand-Tronc dans le voisinage de Huntsville, Ont.

5974. Emploi par la compagnie du *Canadian-Northern* de locomotives à marchandises sans marche-pieds pour les fins d'aiguillage.

5975. Mauvais service de messageries par la compagnie *Canadian-Northern* pour Winnipeg, Man.

5976. Intention de la part de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* de construire un embranchement sur le terrain compris entre les pâtés de maisons nos 108, 102, 85 et 82, et sur le terrain du pâté de maisons n° 35, à Estevan, Sask., traversant de la sorte les deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième avenues.

5977. Frais d'englaçage exigés par la compagnie de messageries Adams sur une expédition de fromage de New-York, N.-Y., à Toronto, Ont.

5978. Refus de la part du Pacific-Canadien de permettre aux fermiers d'employer un genre d'élévateur portatif aux stations qui manquent d'élévateurs permanents.

5979. Le chef de gare de la *Quebec, Montreal and Southern Railway* fait des opérations commerciales de grain et de fourrages, en se servant à cette fin de sa position d'agent de la compagnie de chemin de fer, ce qui fait qu'il se trouve à faire par là une opposition injuste aux marchands qui font le même commerce dans le voisinage de cette station.

5980. Délai apporté dans le transport d'expédition d'huile entre Davidson et Bladworth, Sask., sur le chemin de fer du Canadian-Northern.

5981. Taux de marchandises sur le bois qui sert aux étais de mines à Edmonton, Alberta.

5982. La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien fait circuler un train de réparations en dehors de White-River, Ont., sans contrôleur.

5983. La compagnie du Canadian-Northern n'accorde pas la diminution ordinaire sur les expéditions de grains de semence.

5984. Intention de la compagnie du Pacifique-Canadien de s'approprier une partie de l'emplacement du chemin situé au nord du quartier nord-est de la section 32-29-9 O. mille 3, dans la municipalité rurale de Fertile-Valley, Sask.

5985. Délai apporté dans la livraison d'expéditions de fruits de la station Toronto Union aux consignataires de Toronto, Ont.

5986. Refus apporté par la *Quebec Oriental Railway Company* de rembourser pour la perte de bestiaux causée par le mauvais état des clôtures dans le voisinage de Grand-Cascapédia, P.Q.

5987. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation couvrant un remboursement au sujet du transport de machines, d'Ansonia, Conn., à Espagnola, Ont.

5988. Impositions de surestaries faites par la compagnie du Pacifique-Canadien pour un wagon d'avoine expédié, en franchise, de Glen-Ewen à East-End, Sask.

5989. Manutention sans soins et vol de fruits commis aux soins de compagnies de messageries dans le voisinage de Ste. Catherines, Ont.

5990. Mauvais état de choses à la traverse élevée du Pacifique-Canadien à un mille environ à l'ouest d'Arnprior, Ont.

5991. Nuisance causée par le bruit des trains en marche sur le *Michigan Central Railway* à Waterford, Ont.

5992. La compagnie de chemin de fer Canadian-Northern impose aux fermiers de la Saskatchewan les mêmes taux pour des bidons de crème de cinq gallons que pour des bidons de huit gallons, bien que les bidons de cinq gallons ne pèsent que légèrement plus que le poids réglementaire de 50 livres.

5993. Service des trains sur la ligne du Central-Vermont à Iberville, P.Q.

5994. Traverse dangereuse du côté ouest de la station de Welsford, N.-B., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5995. Mauvais état de choses à la traverse de Nerepis, N.-B., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5996. Délai apporté dans le transport d'un chargement de blé causé par une prétendue négligence de la part des employés de la *Michigan Central Railway Company* par le fait que le wagon a été dirigé par voie de Suspension-Bridge, N.-Y., ce qui était une route contraire à celle que l'expéditeur désirait faire suivre.

5997. La compagnie du Pacifique-Canadien place des barrières et des clôtures pleines à la traverse de la Deuxième rue, à Golden, C.-B.

5998. La compagnie du *Canadian-Northern* impose des travaux supplémentaires au sujet des wagons de voyageurs à Hervey-Junction, P.Q., ce qui est de nature à nuire aux fonctions du plaignant qui est aiguilleur pour le compte de la compagnie du *Canadian-Northern* et de la National-Transcontinental à cet endroit.

5999. La compagnie du Pacifique-Canadien refuse de permettre que le *Dominion Northern Government Telephone System* installe des fils téléphoniques en travers de son droit de passage à Golden, C.-B.

6000. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de permettre à la *Columbia River Lumber Company* d'installer ses fils téléphoniques en travers de ses voies à la Deuxième rue, à Golden, C.-B.

6001. Refus de la part du *Sprague Telephone System*, près de Consecon, Ont., de fournir au plaignant une installation téléphonique.

6002. Délai apporté aux expéditions de bétail sur pied de certains points sur les lignes Pontiac et Gatineau, de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, à Montréal, P.Q.

6003. Demande de la part de la *Bell Telephone Company* de conditions pour frais de connection et de distribution à Coldwater, Ont.

6004. Manque de wagons pour le transport de grains de Kindersley, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern*.

6005. La *Halifax and Southwestern Railway Company* refuse aux voyageurs de jouir de privilèges d'arrêt en allant de Barrington Passage à Sherburne, N.-E.

6006. Service des trains sur la ligne du *Canadian-Northern* entre Sudbury, Ont., et Thor-Lake, Ont.

6007. Allégation de droits excessifs imposés sur bagage supplémentaire composé de certains attirails de pêche confiés aux chemins de fer du Grand-Tronc et du gouvernement canadien, à partir de Toronto, Ont., à l'Ile du Prince-Edouard.

6008. Changements apportés dans le service des trains et du transport de la poste à Fork-River, Man., sur la ligne du *Canadian-Northern,* embranchement de Winnipegosis.

6009. Déblais apportés au sujet de wagons allant de Meaford, Ont., à certains endroits des Etats-Unis, délais dûs au fait que les envois consulaires sont requis par le consul américain à Hamilton, Ont.

6010. Refus de la part de la *Bell Telephone Company* de fournir au plaignant le service de téléphone à Fraserville, Ont.

6011. Refus de la part de la *Bell Telephone Company* de continuer son service de téléphone au plaignant à sa demeure nouvelle qui n'est qu'à 1,500 pieds de sa première demeure à Montréal, P.Q.

6012. Expéditions affranchies et colis retenus à Irondale, Ont., pour des durées de 24 heures et plus en attendant l'arrivée de lettres de voiture, le plaignant attirant l'attention surtout sur un sac de graines de blé de Richmond-Hill, Ont., par voie du *Canadian Northern.*

6013. La *White-Pass and Yukon Railway Company* oblige le plaignant de payer plein prix, soit $20, pour le trajet entre White-Horse et Skayway, bien qu'il y ait eu un train d'excursionnistes allant de l'un de ces deux points à l'autre et retour pour $5.

6014. Service d'aiguillage mutuel exécuté par la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* à Saskatoon, Sask., entre le *Canadian-Northern* et le Pacifique-Canadien, les employés de la *Canadian Northern* négligeant de donner avis de wagons laissés sur la ligne de transfert.

6015. La compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* refuse d'accorder aux marchands de bestiaux le transport de retour au point de départ des expéditions de bestiaux sur la ligne Rossburn-Extension, à partir de Winnipeg, Man., par le même chemin que celui que ces gens ont suivi avec leurs bestiaux; la compagnie insiste pour fournir une autre route qui, tout en étant plus courte, est cause pour les expéditeurs de frais plus élevés à cause de la difficulté des raccordements.

6016. Le Pacifique-Canadien retient et exige des droits de fret et d'entrepôt à Estevan au sujet d'une expédition de jambon séché à partir de Torquay, Sask., à North-Newbury, Ont.

6017. La compagnie *Canadian-Northern* ne possède pas de rails de garage ou de protection sur les flancs du quai de chargement à Rosetown, Sask., ce qui a été la cause qu'un cheval qui avait pris peur a été écrasé par un train et a dû être achevé.

6018. Le Grand-Tronc-Pacifique ne clôture pas son droit de passage dans le district de Hinton, Alberta.

6019. Le Pacifique-Canadien et le Père-Marquette, imposent des droits excessifs et injustes en même temps qu'illégaux sur des expéditions de blé venant de certains points du territoire Canadien ou allant vers ces points, et moulu en cours de route à Chatham, Ont.

6020. Le *Great-Northern* ne s'acquitte pas de la moitié des frais d'aiguillage au sujet d'opérations en dehors de toute compétition, et surtout au sujet d'expéditions de bois faites de White-Rock, C.-B.

6021. Les estacades du Pacifique-Canadien sont devenues invisibles à cause de la poussière.

6022. La compagnie du Grand-Tronc ne met pas assez de distance entre le sol et ses fils télégraphiques pour permettre l'usage des traverses de ferme dans le township de North-Fredericksburg, Ont.

6023. Taux sur le bois de construction de Powassan, Ont., à Leominster, Mass., comparés aux taux pour Boston, Mass.

6024. Taux imposés par le *Great Northern* et la *Dominion Express* sur la crème en bidons à destination de la crêmerie de Nelson, C.-B.

6025. Intention de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire un changement dans le service des bateaux à vapeur sur les lacs Arrow entre Arrowhead et Robson, remplaçant un service quotidien par un service de trois jours par semaine.

6026. Bloquage par le *Canadian-Northern* du cours naturel des eaux sur les lopins 22, 23 et 24, concession 10, township de Loughboro, et sur les lopins 1 et 2, concession 13, townschip de Storrington, Ont.

6027. Le wagon n° 20468, de la compagnie du Pacifique-Canadien, chargé de bois de construction, et expédié de Vancouver, C.-B., à Hughton, Sask., a été perdu en cours de route.

6028. La barrière à bestiaux installée par la compagnie *Canadian-Northern* sur le lopin 3, concession 7, sur le township de Westmeath, Ont., n'est pas assez large.

6029. Refus de la part du Pacifique-Canadien de fournir des wagons pour l'expédition d'engrais.

6030. Circulaire émise par le *Canadian-Northern* défendant de charger un wagon de cette compagnie de plus de 1,000 livres pesant de grain.

6031. Insuffisance des wagons de la *Canadian-Northern* pour les fins de transport de grain à Truax, Sask.

6032. Imposition de frais par le Pacifique-Canadien au sujet de la lumière de signaux à l'aiguille qui conduit à la fosse de gravier de cette compagnie, située à trois milles à l'ouest d'Agassiz, C.-B.

6033. Le pont de bois du Pacifique-Canadien, placé sur la rivière Noire, arrête la glace chaque printemps.

6034. Refus de la part de l'agent du Pacifique-Canadien d'accorder un rabais sur des parties de billets non employées de Bow-Island, Alta, à St. Catherines, Ont.

6035. Traitement reçu de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien au sujet de piquets de clôture en cèdre courts entre Olson, C.-B., et Shaunavon, Sask.

6036. Refus de la part du Pacifique-Canadien de prendre sur elle une partie des frais d'aiguillage au sujet d'un wagon de charbon à vapeur destiné à la ligne du Grand-Tronc à Ottawa, Ont.

6037. Délai apporté par le *Canadian Northern* à régler les frais de transport d'une expédition de médicaments de Montréal, P.Q., à Kindersley. Sask., et au sujet de laquelle la compagnie a retiré des droits de transport aux deux extrémités, point de départ et point d'arrivée.

6038. Refus de la part du Pacifique-Canadien de faire une remise sur des billets de passage, de Vancouver à Seattle, qui ont été perdus avant que le voyage ne se fasse.

6039. Les employés du Pacifique-Canadien permettent à un jeune garçon de jouer dans les parcs et sur les voies, ce qui a eu pour effet de causer un accident.

6040. Le temps adopté par les compagnies de chemins de fer du Canada n'est pas le temps réglementaire.

6041. Garde-feux de la compagnie du Pacifique-Canadien.

6042. Refus de la part du Grand-Tronc de payer une réclamation au sujet d'une imposition excessive pour expédition de son à St-John, Newfoundland.

6043. La compagnie du Grand-Tronc, "International Limited", faisant son départ à la seconde, alors qu'il était évident pour les employés du train qu'un délai de soixante secondes aurait fait l'affaire de nombreux voyageurs venant de l'Ouest qui se hâtaient sur le quai du Pacifique-Canadien.

6044. La compagnie du Grand-Tronc impose des droits de surestaries en attendant le règlement d'impositions de droits de transport au sujet d'une embarcation expédiée de Point-Edward, Ont., à Edmonton, Alta.

6045. Délai apporté par le *Canadian Northern* à clôturer son droit de passage; l'équipe de cette compagnie abat les clôtures à North-Edmonton, Alta.

6046. Le Pacifique-Canadien impose des droits de transport sur des expéditions d'huile d'olive pour un poids minimum de 30,000 livres, alors que le taux de transport a été proportionné sur les quantités constituant un chargement complet, soit un minimum de 24,000 livres.

6047. Troupeaux blessés et tués à cause de l'absence de clôture sur la ligne du Grand-Tronc, dans le district de Telkwa, Bulkwey-Valley, C.-B.

6048. Négligence apportée par le *Canadian Northern* à faire faire des relevés nouveaux des terres, dans le voisinage d'Englefeld, Sask.

6049. Refus de la part du Grand-Tronc-Pacifique d'accorder des compensations por des bêtes à cornes, tuées sur l'embranchement *Calgary and Edmonton* du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, section 33, 36-23, mille 4, ouest.

6050. Circulation des trains du Pacifique-Canadien entre Souris et Schwitzer, Man.

6051. La compagnie de téléphone Bell impose aux maisons religieuses des taux d'affaires pour le service privé de téléphone.

6052. Le Pacifique-Canadien ferme la gare d'Ashdod, Ont., sur la ligne du chemin de fer *Kingston and Pembroke.*

6053. La compagnie de chemin de fer *New York Central* ne possède pas de clôtures le long de son droit de passage à Valleyfield, P.Q., pour garder les bestiaux loin des voies ferrées.

6054. Mauvais état de traverses sur la ligne du Grand-Tronc à Coaticook et sur le township de Compton, P.Q., et des traverses du nouveau chemin du gouvernement de Sherbrooke à Stanstead, soit à deux milles au sud de Lennoxville, P.Q., là où le Grand-Tronc traverse le chemin public.

6055. Pénurie de wagons à Elrose, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6056. Taux imposés par le Pacifique-Canadien sur le minerai de zinc à partir des mines de zinc Lucky-Jim.

6057. Augmentation des taux de transport pour pierre concassée à partir de Washago, Ont., sur la ligne du *Canadian-Northern,* à tous les points sur le chemin de fer *Toronto and York Radial.*

6058. Taux de transport imposés par le Grand-Tronc sur les conserves, de Port-Robinson, Ont., à Hamilton, Ont.

6059. Droits excessifs imposés sur deux wagons de grain expédiés de Nanton, Alta, par le chemin du Pacifique-Canadien, et qui ont été retenus à Moosejaw, Sask., sous prétexte de chargement excessif, les plaignants prétendant que ces wagons auraient dû être pesés à Macleod et qu'ainsi le taux aurait été diminué de beaucoup.

6060. Dommages causés à une cave inondée à cause de l'état de l'eau de drainage du droit de passage du Pacifique-Canadien, sur le township de Winchester, Ont.

6061. La compagnie de téléphone Bell impose des taux d'affaires à des institutions religieuses pour le service privé du téléphone.

6062. Refus de la part des compagnies de messageries de régler des réclamations au sujet de tubes rectificateurs en verre remplis de mercure.

6063. Clôtures sur la ligne du *Canadian-Northern,* mille 53-66, à l'ouest d'Edmonton, Alberta.

6064. Les équipes de trains de Pacifique-Canadien obstruent la traverse du chemin de fer immédiatement à l'ouest de la gare d'Indian-Head, Sask.

6065. Impositions de droits sur un wagon d'effets de colons à partir de Maltoon, Ill., jusqu'à Huxley, Alta.

6066. Pertes occasionnées à des troupeaux d'élevage par le mauvais état de l'irrigation le long du droit de passage de la compagnie du Grand-Tronc à Clarksons, Ont.

6067. Déplacement proposé de la gare dans la ville de Huberdeau, P.Q.

6068. Ponceau sous la voie du Grand-Tronc, dans le lot 31, concession 6, township de McGillivray, Ont. Ce ponceau ne draine pas les terres voisines.

6069. Insuffisance de wagons à Englefeld, Sask., sur la ligne de la compagnie du *Canadian-Northern.*

6070. Insuffisance de wagons à Rockhaven, sur l'embranchement Wilkie-Cutnife, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6071. Dommages subis dans une cave à cause d'un talus surplombant le long de l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien, subdivision de Smith-Falls, dans le township de Winchester, Ont.

6072. Exigence d'un tarif local, plus frais de glace et de surestarie de Oak-Point à Toronto, et aussi d'un tarif de Toronto à Montréal pour un wagon expédié par le *Canadian-Northern* de Oak-Point à Toronto, mais réexpédié à Montréal, P.Q.

6073. Exigence de trois dollars par heure pour frais de surestarie sur les wagons de ciment demandés par la compagnie des Tramways de Montréal.

6074. Déplacement des voies d'évitement de la rue Clifton, à Thorold, Ont., par la compagnie du Grand-Tronc.

6075. Instructions données par la compagnie du Pacifique-Canadien pour faire disparaître tous les poteaux de milles des approches des traverses de chemin de fer.

6076. Classification des tarifs de transport sur les machines à mûrir la crème et pasteuriser le beurre.

6077. Impossibilité de charger et d'expédier des wagons du Grand-Tronc-Pacifique vers des endroits situés sur le *Canadian-Northern* et le Pacifique-Canadien.

6078. Insuffisance prétendue de wagons à charbon sur la ligne de la compagnie *Canadian-Northern.*

6079. Insuffisance de wagons pour les expéditions de grains sur la ligne du *Canadian-Northern,* à Swanson, Sask.

6080. Insuffisance de wagons pour expédier le grain de Ruddell, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6081. Protestation contre la suppression d'un train de voyageurs sur la ligne de la compagnie de la jonction Napierville.

6082. Plainte contre la compagnie *Canadian-Northern* qui ne donnerait pas assez de wagons pour expédier le grain de Marcelin, Sask.

6083. Plainte au sujet des taux demandés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour transporter le charbon et contre les frais excessifs de changement de voie pour prendre les wagons de charbon des voies d'évitement du *Canadian-Northern* pour le mettre sur les voies particulières dans la ville d'Edmonton, sur le *Canadian-Northern.*

6084. Fermeture de la gare de Ashdod, Ont., par la compagnie *Kingston & Pembroke* (C.-P.-R.).

6085. Protestation contre l'intention qu'a la compagnie du Pacifique-Canadien de suspendre le service pendant les mois d'hiver sur l'embranchement partant de Coronation, vers le nord-ouest.

6086. Insuffisance de wagons à Muenster, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern* et favoritisme prétendu en faveur des villes de Lanigan et de Humboldt, en ce qui regarde l'envoi de wagons.

6087. Tarif de la compagnie du Pacifique-Canadien pour la pierre concassée venant de Saint-Canut à Montréal, P.Q.

6088. Tarif de la compagnie du *Canadian-Northern* pour les blocs de pavage expédiés de Saint-Canut à Montréal, P.Q.

6089. Voie d'évitement proposée sur la ligne du Pacifique-Canadien à Chesterville, Ont., pour l'expédition du lait.

6090. Taux exigé par la compagnie de messageries *Dominion Express* pour une expédition faite de Lakeside, Ont., à Toronto, Ont.

6091. Garde-feux de la compagnie du Pacifique-Canadien.

6092. Demande d'un taux de transport de 1½ cent par boisseau de blé et 1 cent par boisseau d'avoine, par la compagnie du Pacifique-Canadien sur son embranchement de Coronation, Alta., vers le nord-ouest.

6093. Enlèvement des fils et poteaux de téléphone par la compagnie du *Canadian-Northern* dans les townships de Nepean, March, Torbolton et Fitzroy, Ont.

6094. Taux pour l'expédition des boîtes de munitions de Nobel, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6095. Insuffisance de wagons à Delisle, Sask., sur la ligne du *Canadian Northern.*

6096. Refus des compagnies de messageries d'expédier les marchandises mises dans des boîtes en carton plissé breveté.

6097. Taux de la compagnie *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* sur l'envoi des graines en boîtes de graines.

6098. Taux d'envoi exigé pour une consignation de Thessalon, Ont., à Elgin, Manitoba.

6099. Mauvaises herbes qui s'étendent de l'emplacement de voie du Grand-Tronc aux terres du requérant à Freeman, Ont.

6100. Passage à niveau de la compagnie *Boston and Maine,* juste au sud du village de Lennoxville, P.Q.

6101. Manque de clôture de l'emplacement de voie sur la ligne du Pacifique-Canadien, dans le district de Lardo, C.-B.

6102. Interprétation donnée par la compagnie de messageries *Dominion Express* au paragraphe H, section 5, du contrat des voituriers.

6103. Manière d'agir des compagnies du Grand-Tronc et du *Canadian Northern* au sujet d'un séparateur à grains perdu en route, de Seaford à Hybla, Ont.

6104. Manière d'agir de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet d'une consignation de marchandises expédiées de Lucerne-Station, C.-B.

6105. Refus de la compagnie de téléphone Bell de poser un troisième appareil de téléphone dans la maison d'affaires du requérant à Montréal, P.Q.

6106. Encombrement du chemin public par les clôtures à neige de la compagnie du Grand-Tronc dans les lots 13 et 14, concessions 2 et 3, township de Tiny.

6107. Instabilité du pont de bois de la compagnie du Grand-Tronc, à un mille à l'ouest de Dumbarton.

6108. Projet de la compagnie du Pacifique-Canadien de discontinuer le service des trains et des bateaux à Lardo, embranchement du lac à la Truite.

6109. Tarif du Pacifique-Canadien sur les habits, de Vancouver, C.-B. à Woodstock, Ont.

6110. Insuffisance de wagons dans le district situé le long de la ligne du Lac de l'Oie, ligne du *Canadian-Northern.*

6111. Drainage de l'emplacement de la voie de la compagnie *Atlantic and Lake Superior* à la gare de New-Richmond, P.Q.

6112. Refus par la compagnie *Toronto, Niagara and Ste. Catharines Railway* d'accorder une remise sur les livrets de billets hebdomadaires non utilisés.

6113. Insuffisance de wagons à Cereal, Alta., sur la ligne du *Canadian-Northern Railway.*

6114. Tarifs de la compagnie du Pacifique-Canadien dans la province de la Colombie-Britannique.

6115. Frais de voiture demandés par la compagnie du Pacifique-Canadien à Vancouver, C.-B., pour le transbordement de marchandises destinées à des ports d'escale du Pacifique.

6116. Augmentation des taux de transport du bois de construction sur le *Canadian-Northern,* entre Coe-Hill, Ont., Gilmour, Ont., etc., et Trenton, Ont.

6117. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de reconnaître une réclamation pour la perte d'une valise en transit de Los Angeles à Winnipeg.

6118. Retard de trois wagons chargés de bestiaux venant de Kitscoty et d'Armena, en les passant du *Canadian-Northern* au Pacifique-Canadien, dans les cours à bestiaux de Calgary, Alta.

6119. Suppression de l'arrêt du train n° 104, à Enniskillen Station, N.-B., dans l'horaire du Pacifique-Canadien.

6120. Taux de transport de la farine entre Montréal et Gaspé, P.Q., sur les lignes du *Quebec-Oriental Railway.*

6121. Frais d'aiguillage de 20 cents par tonne faits par le *Michigan-Central* pour la pierre expédiée à Sandwich, Ont., et autres endroits.

6122. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien d'admettre une réclamation pour des garnitures de wagons fournies par le requérant pour l'expédition de pommes de terre de Perts, N.-B.

6123. Augmentation projetée des taux de transport du bois et produits du bois sur les lignes du *Canadian-Northern.*

6124. Changements dans le service des trains et celui des postes dans le township de Potton, P.Q.

6125. Taux de transport du pétrole et de ses produits, de Sarnia, Ont., au Sault-Sainte-Marie, Ont., sur les lignes du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Michigan-Central.*

6126. Manque de protection sur des légumes et fruits expédiés de Leamington, Ont., par les messageries *Dominion* à bord des trains de la compagnie Père-Marquette.

6127. Service donné par la compagnie de messageries *Canadian Express* en ce qui regarde les trains montants, chargés de fruits, de Leamington, Ont.

6128. Garde-feux sur la ligne du *Canadian-Northern,* sur l'embranchement d'Elrose, Sask.

6129. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour un bœuf tué sur la section 16-7-29, entre Sinclair et Antler, Sask.

6130. Délai de la compagnie *Kettle Valley Railway* à payer les terrains achetés pour l'emplacement de la voie, dans le voisinage de Princetown, C.-B.

6131. Difficultés à obtenir des wagons de la compagnie *Québec-Central,* à Thetford-Mines, P.Q.

6132. Manière d'agir de la compagnie *Great-Northern Railway* au sujet d'une réclamation pour remboursement sur le transport d'un wagon de charbon de Princetown, C.-B., à Vancouver, C.-B.

6133. Insuffisance de wagons vides pour expédier le charbon, sur les lignes du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et refus du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique de donner des wagons destinés à être envoyés sur le réseau du *Canadian-Northern.*

6134. Plaignants devant signer d'avance un reçu pour tous les wagons reçus à la gare McGill du Grand-Tronc, Montréal, et à la gare du Pacifique-Canadien, Place-Viger, libérant ainsi la compagnie de toutes les responsabilités en cas de dommages.

6135. Loyers annuels demandés par la compagnie du Grand-Tronc pour toutes les lignes de téléphone traversant ses voies.

6136. Insuffisance de wagons à Rush-Lake, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6137. Insuffisance de wagons à Weldeck, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6138. Demande du paiement d'avance des frais de transport par la compagnie du *Michigan-Central* sur toutes les consignations venant des voies de la *Essex-Terminal Railway Company.*

6139. Poteaux appartenant à la commission Hydro-Electrique d'Ontario et à la compagnie de gaz de Chatham, placés en face des bureaux du requérant.

6140. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de payer les intérêts sur un remboursement de frais de transports encaissés par erreur au point d'envoi et au point de réception.

6141. Délai prolongé de wagons de marchandises à cause des difficultés à faire le déchargement sur la ligne du *Canadian-Northern,* à Oyen, Alta.

6142. Refus de la part du Pacifique-Canadien d'accepter toute responsabilité pour du blé manquant sur un wagon chargé à Tompkins-Station, Sask.

6143. Incendie causé par le *Canadian-Northern* à Moose-Bank, Sask.

6144. Insuffisance de wagons à Winnifred, Alta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6145. Insuffisance de wagons à Richard, Sask., sur les lignes North-Battleford-Prince-Albert, de la compagnie du *Canadian-Northern.*

6146. Insuffisance de wagons à Macleod, Alta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6147. Favoritisme dans la distribution des wagons entre les élévateurs et la plate-forme de Tribune, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6148. Fermeture du ponceau pour les bestiaux dans le ¼ de section N.-E. de la section 27-52-15, O. du 4e M., Vègreville, Alta.

6149. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de reconnaître des dommages survenus à une baignoire de porcelaine transportée de Trenton, N.-J., à Montréal, P.Q.

6150. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* d'accorder un passage de ferme sur la propriété du requérant, dans le ¼ S.-E. de la section 15-3-11, E.P.M., Spurgrave, Manitoba.

6151. Incendie causé par la compagnie du *Canadian-Northern,* le 11 août 1914, dans le voisinage de Bratton, Sask.

6152. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* d'établir des clôtures sur son emplacement de voie dans la propriété du requérant, ¼ S.-E. de la section 15-3-11, E. P.M., Spurgrave, Man.

6153. Offre du *Canadian Car Service Bureau* de 50 pour 100 en règlement d'une réclamation faite contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour des sommes exigées indûment et encaissées pour service de wagons.

6154. Dépose de planches entre les rails à un passage à niveau particulier, qui conduit au chemin public dans le ¼ N.-E. de la section 2-28-27, O.P.M., sur la ligne de Swan-River à Prince-Albert, du réseau du *Canadian-Northern.*

6155. Insuffisance de wagons à Loreburn, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6156. Insuffisance de wagons à Strongfield, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6157. Insuffisance de wagons à Blackie, Alta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6158. Insuffisance de wagons à Claresholm, Alta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6159. Pertes et ennuis causés par le délai en transit d'un wagon de maïs expédié de Détroit, Mich., *via* Windsor, Ont., à West-Shefford, P.Q., sur les lignes du Michigan-Central et du Pacifique-Canadien.

6160. Accommodation déplorable donnée aux voyageurs sur le train entre Allandale et Midland, sur l'embranchement Penetanguishene du Grand-Tronc.

6161. Refus des compagnies de messageries d'accepter les marchandises expédiées dans des boîtes de carton plissé breveté.

6162. Taux de la compagnie Bell pour communications téléphoniques à Eganville, Ont.

6163. Insuffisance de wagons sur l'embranchement Bengough-Radville, de la compagnie *Canadian-Northern.*

6164. Compagnie de téléphone utilisant partie de la ligne d'embranchement que le requérant pouvait utiliser avec la permission du conseil municipal pour sa propre ligne téléphonique.

6165. Chars de fumier laissés près des gares et déchargés au même endroit par diverses compagnies de chemins de fer.

6166. Refus de la compagnie *International Harvester Company of Canada, Limited,* de régler un compte de surestarie.

6167. Refus de la compagnie *Esquimalt and Nanaimo Railway* de régler les dommages au sujet d'une jument tuée sur sa voie.

6168. Insuffisance de wagons à South-Fort, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6169. Défaut de la compagnie du Pacifique-Canadien de murir certaines locomotives attachées à la gare d'Ottawa, de cendriers qui permettent de vider les cendres sans que les employés aient à passer sous les machines.

6170. Manque de clôture sur l'emplacement de la voie du *Canadian Northern,* à l'est et à l'ouest de Onoway, Alta, et enlèvement de garde-bestiaux et des traverses pour la pose du ballast de la voie.

6171. Insuffisance de wagons à Birdview, Sask., sur l'embranchement Saskatoon-Elrose, de la compagnie du Pacifique-Canadien.

6172. Insuffisance de wagons à Bratton, Sask., sur l'embranchement Saskatoon-Elrose, de la compagnie du Pacifique-Canadien.

6173. Insuffisance de wagons à Carmangay, Alta., sur l'embranchement Lethbridge-Calgary du Pacifique-Canadien.

6174. Défaut par la compagnie du Grand-Tronc de régler une réclamation pour remboursement sur les taux de transport d'un wagon de bois de pulpe expédié de Pointe-Lévis, P.Q., à New-Haven, Pa., E.-U.A.

6175. Dommages à la propriété causés par les réparations faites à une passerelle de la compagnie du Grand-Tronc qui traverse la propriété du requérant.

6176. Défaut de la compagnie du Grand-Tronc de régler les dommages causés par la perte d'un wagon de blé survenue à la suite d'un accident aux voies.

6177. Manque d'abri et d'accommodation à la gare de Cainsville, sur la ligne du Grand-Tronc.

6178. Taux de passage de Cainsville à Alberton, Ont., sur la ligne de la compagnie *Brantford Hamilton Radial Railway.*

6179. La compagnie *Brantford Hamilton Radial Railway* annonçant des prix réduits de moitié à Ancaster, Ont., pour l'exposition d'automne et demandant cependant plein prix des voyageurs qui montent aux endroits où il n'y a pas de chef de gare.

6180. Impossibilité pour les voyageurs qui montent dans les wagons de la compagnie *Brantford Hamilton Radial Railway* aux endroits où il n'y a pas de chef de gare, d'acheter des billets de retour dans le wagon.

6181. Réduction du nombre de cheminots par la compagnie du Pacifique-Canadien sur sa ligne du district de Nominingue, P.Q.

6182. Retard en transit d'une expédition de foin de Trout-Lake *via* Gerrard, à Nelson, C.-B.

6183. Fermeture des portes de la gare à six heures du soir, à Walton, Ont., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

6184. Insuffisance de wagons à Rokeby Station, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6185. Insuffisance de wagons à Copeland-Station (Raymore) Sask., sur la ligne Winnipeg-Saskatoon, du Grand-Tronc-Pacifique.

6186. Service des trains entre Port Burwell et Ingersoll, Ont., sur les lignes de la compagnie *Tillsonburg, Lake and Pacific Railway.*

6187. Fermeture de la gare à 5.45 du soir et chef de gare déplacé à Straffordville, Ont., sur la ligne de la compagnie *Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway.*

6188. Dommage à la propriété à cause de la construction d'un ponceau à Suags, N.-B., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

6189. Refus de la compagnie de téléphone *Norfolk and Tillsonburg* de donner un service de communication téléphonique dans la maison du requérant à Delhi, Ont.

6190. Insuffisance de wagons à Fiske, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6191. Insuffisance de wagons à Otthon, Sask., sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

6192. Insuffisance de wagons à Alsask, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6193. Insuffisance de wagons à Sovereign, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6194. Taux demandé pour un wagon de céleri expédié de Red-Creek, N.-Y., à Montréal, P.Q.

6195. Taux demandé pour une expédition de pommes de Brockport, N.-Y., à Montréal, P.Q.

6196. Taux de $2.00 par commutateur demandé par la compagnie de téléphone Bell outre le prix du service de certains téléphones à double ligne.

6197. Insuffisance de wagons à High-Prairie, Alta., sur la ligne de la compagnie *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway.*

6198. Fermeture à six heures du soir de la gare de Blyth, Ont., par la compagnie du Pacifique-Canadien.

6199. Service des trains donné par la compagnie du Pacifique-Canadien entre North-Bay et Ottawa, Ont.

6200. Taux demandé sur du minerai expédié de Princetown à Greenwood, C.-B., sur la ligne du *Kettle-Valley Railway.*

6201. Supplément n° 2 du Tarif du C.P.R. n° E. 1776 avançant la classification de toutes les marchandises partant de tous les points sur les subdivisions du Sault et de Kingston du Pacifique-Canadien et allant vers Albany, Troy, New-York, Philadelphie, Baltimore, Washington, D.C. et Norfolk, Virginie.

6202. Augmentation du prix de service de téléphone par la compagnie Bell à l'inspection des postes de Kingston, Ont.

6203. Insuffisance de wagons à Rosetown, Sask., sur les lignes du Pacifique-Canadien et du *Canadian-Northern.*

6204. Insuffisance de wagons à Harris, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6205. Insuffisance de wagons à Pelly, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6206. Classification de la moulée pour les veaux.

6207. Garage et circulation des trains du Pacifique-Canadien dans le voisinage de la rue Queen, à Lindsay, Ont.

6208. Plainte au sujet de la compagnie de tramways *British Columbia Electric Railway* qui annonce que son service d'une heure sur la ligne *Fraser Valley and Southern Railway* (ligne du lac Burnaby) ne se fera que toutes les deux heures à partir du 15 décembre 1915.

6209. Taux exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien sur une expédition de fil d'acier de Saint-Henri, P.Q., à Vancouver, C.-B.

6210. Etat dangereux du pont de la route du Portage, au-dessus de la ligne de chemin de fer *Niagara, Ste. Catharines and Toronto Railway.*

6211. Refus par la compagnie *Niagara, Ste. Catharines and Toronto Railway* de reconnaître comme arrêt ou comme passage à niveau la ligne originaire du township est, dans le township de Stamford.

6212. Question de garage intermédiaire des wagons à Coburg.

6213. De la manière de fixer les câbles transportant l'énergie électrique aux endroits où ceux-ci traversent les voies ferrées.

6214. Tarif de la compagnie du Grand-Tronc C.C.C. de F.E. 3287 et de la compagnie du Pacifique-Canadien C.C.C. de F.E. 3068, réunissant les frais de transit des marchandises des ports des lacs et augmentant les taux sur le coût total du transport direct.

6215. Taux exigé par la compagnie de messageries "Dominion' sur le lait condensé de Beachville, à Toronto, Ont.

6216. Apposition d'étiquettes "payer sur remise" aux cages contenant des chiens savants par la compagnie du Grand-Tronc, ce qui a causé des ennuis au requérant.

6217. Taux supplémentaire de $1 par wagon demandé par le Grand-Tronc pour les wagons de ciment.

6218. Service des trains du Pacifique-Canadien à l'est et à l'ouest de Pembroke.

6219. Changement de tarif de la compagnie du Pacifique ce qui augmente le taux de garage sur les wagons de matériaux expédiés par le Grand-Tronc à Toronto et transportés ensuite par le Canadien-Pacifique sur des voies particulières.

6220. Frais exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le déchargement et le nettoyage d'un wagon de bestiaux expédié de Pointe-Fortune, P.Q., aux abattoirs de l'est de Montréal.

6221. Taux de la compagnie *Quebec, Montreal and Southern Railway* sur le foin entre Yamaska et Châteauguay, P.Q.

6222. Délai apporté par la compagnie du Pacifique-Canadien dans le règlement d'un remboursement sur une expédition de Long-Leaf, Louisiane, à Trenton, Ont.

6223. Distribution des wagons par la compagnie *Canadian-Northern* à Sturgis, Sask.

6224. Insuffisance de wagons à Sturgis, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6225. Distribution des wagons par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à Yarbo, C.-B.

6226. Dommages causés par la construction de la ligne du *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* dans la section 24-78-6, 6 m., rivière du Fantôme, Alta.

6227. Conducteur du Grand-Tronc, train n° 91, fermant les portes des deux wagons de tête avant que le train arrive à la gare de Sunnyville, Ont., tant que les billets n'ont pas été recueillis.

6228. Négligence de la compagnie du Grand-Tronc d'aviser les destinataires de l'arrivée de leurs wagons et cependant faisant compter la surestarie de la date d'arrivée.

6229. Projet de la compagnie du Pacifique-Canadien de fermer la gare de Two-Creeks, Man.

6230. Insuffisance de wagons à Bruno, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6231. Insuffisance de wagons à Loyalist, Alta., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6232. Taux de la compagnie du Pacifique-Canadien sur le charbon et autres denrées (sauf le foin et la moulée) à Crawford, C.-B.

6233. Insuffisance de wagons à Denholm, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6234. Taux minimum de 80,000 livres demandé par la compagnie Père-Marquette pour un wagon de sable de fonderie alors que le wagon ne pouvait pas contenir plus que 71,000 livres.

6235. Accommodation de la gare de Canfield, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

6236. Contremaître de locomotives sur la ligne du *Canadian-Northern* à Winnipeg, Man., conduisant des machines sans chauffeur et sans aussi avoir subi les examens nécessaires comme mécanicien.

6237. Taux demandés sur une expédition de présents de Noël envoyés de Glasgow, Ecosse, à Golden, C.-B.

6238. Passage à niveau de la compagnie du Grand-Tronc à Talbot-Road, Canfield, Ont., dans un état dangereux.

6239. Taux de fret sur le foin et la paille demandés par les compagnies *Michigan Central and Toronto, Hamilton and Buffalo,* de Hagersville à Bartonville, Ont.

6240. Insuffisance de wagons à Wroton, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6241. Refus de la compagnie du *Canadian-Northern* de construire un abri à Ryerson, Sask., pour remplacer celui qui a été détruit par un incendie.

6242. Avis reçu par les requérants de la part de la compagnie *Canadian-Northern* que, dorénavant, ils doivent réparer leurs voies d'évitement particulières bien que, jusqu'ici, la compagnie *Central Ontario Railway* avait maintenu ces voies à ses propres frais.

6243. Incapacité de la compagnie *Boston and Maine Railway* de fournir des wagons au demandeur à Sherbrooke, P.Q.

6244. Taux excessifs de fret sur un wagon de charbon par les compagnies *Canadian-Northern* et Pacifique-Canadien, de Rosedale, Alta., à Golden, C.-B.

6245. Taux du *Canadian-Northern et* du Grand-Tronc-Pacifique sur les pommes de terre d'endroits à l'est de Calgary pour Winnipeg, Man., et Fort-William, Ont.

6246. Taux du Pacifique-Canadien sur une expédition d'effets expédiés de Murillo, Ont., à Cartwright, Man.

6247. Surestarie prétendue injuste exigée par la compagnie du Pacifique-Canadien sur des wagons de charbon consignés à Saskatoon, Sask.

6248. Insuffisance de wagons à Woodhouse, Alta., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6249. Projet de la compagnie du Pacifique-Canadien de discontinuer le train de marchandises quotidien entre Kingston et Renfrew, Ont.

6250. Insuffisance de wagons à Brisban-Siding, entre Harris et Zealandia, Sask., sur l'embranchement de Goose-Lake du *Canadian-Northern.*

6251. Insuffisance de wagons à Eaton, Sask., sur la subdivision Kindserley, du *Canadian-Northern.*

6252. Taux d'exportation sur le bois de construction.

6253. Taux exigés par la compagnie de messageries *Canadian Express,* de Georgetown, Ont., à Hull, P.Q.

6254. Passage à niveau dangereux près de la gare de l'Intercolonial à Cap Saint-Ignace, P.Q.

6255. Refus de la compagnie de téléphone Bell d'installer un instrument dans la maison du requérant, à Toronto.

6256. Danger de la plate-forme de chargement du Grand-Tronc-Pacifique à Green-Siding (Marengo, Sask.)

6257. Service de trains de marchandises donné par la compagnie du Pacifique-Canadien sur son embranchement Virden-McAuley.

6258. La compagnie de charbonnage *Premier Coal Company* prenant du charbon en dessous de la voie privée du requérant.

6259. Passage à niveau de la compagnie *Canadian-Northern,* rue principale, Vègreville, Alta.

6260. Manque d'éclairage et mauvais état des wagons des trains du Grand-Tronc sur la ligne Toronto, Guelph, Owen-Sound.

6261. Insuffisance de wagons à Wolseley, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

6262. Insuffisance de wagons à Girvin, Sask., sur la ligne Regina-Saskatoon, du *Canadian-Northern.*

6263. Frais de garage exigé pour un wagon de charbon destiné à Golden, C.-B., mais arrêté à Drumheller pour y être pesé par la compagnie du Pacifique-Canadien.

6264. Taux de fret excessifs demandés par la compagnie du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc pour une expédition de chevaux pur sang de Prince-Albert, Sask. à Brussels, Ont.

6265. Conduite projetée des compagnies de messageries au sujet de la modification des tarifs spéciaux sur les poissons.

6266. Avis émis par la compagnie *Dominion Express* au sujet des changements proposés dans les tarifs du poisson.

6267. Taux de transport exigé par la compagnie *Canadian-Northern* sur une machine expédiée de Dauphin, Man., à Abby, Sask.

6268. Plainte de la commission de la voierie: on ne lui a notifié ni requête ni ordonnance touchant la diversion de la route sur le *Canadian-Northern.*

6269. Disette de wagons à Wiseton, Sask., ligne du *Canadian-Northern.*

6270. Service des trains du prolongement Virden-McAuley du Pacifique-Canadien.

6271. Etat de la gare et du quai à Tavistock, Ont., ligne du Grand-Tronc.

6272. Etat de la barrière du Pacifique-Canadien sur la propriété du requérant à Sainte-Anne de la Pérade, P.Q.

6273. Inondation de la réserve de chemin dans le township d'Eldon, Ont., mille 29·8, ligne du *Georgian-Bay and Seaboard Railway.*

6274. Service des trains et des postes du *Canadian-Northern,* embranchement de Winnipegosis.

6275. Traitement reçu aux mains du Grand-Tronc-Pacifique relativement aux bestiaux à Birtle, Man.

6276. Le Grand-Tronc-Pacifique refusant de reconnaître une réclamation pour remboursement sur de l'avoine dans une expédition de porcs et d'avoine voiturée d'Edmonton, Alta.

6277. Contrat soumis par la compagnie de téléphone Bell et comportant certains frais pour raccordements.

6278. Service des trains du *Canadian-Northern* à l'Orignal, Ont.

6279. Classification et tarifs sur jouets en fer.

6280. Projet de fermeture de la gare de Willow-River, C.-B., par le Grand-Tronc-Pacifique.

6281. Exigence, par le Pacifique-Canadien, d'un supplément de $6.25 à Montréal, P.Q., sur un billet acheté à Vancouver, C.-B., et bon de Vancouver, C.-B., à Halifax, N.-E.

6282. Tarif du Grand-Tronc sur le transport d'une fossoyeuse mécanique expédiée d'Enterprise, Man., à Guelph, Ont.

6283. Le *Canadian-Northern* ayant reçu des obligations garanties pour la construction d'un tronçon partant de Shellbrook, Sask., vers l'ouest, et en ayant subséquemment utilisé le produit à pousser des travaux ailleurs, sans toucher à l'embranchement projeté.

6284. Disette de wagons à Nobleford, Alta, sur l'embranchement Lethbridge-Calgary du Pacifique-Canadien.

6285. Disette de wagons à Barons, Alta, sur l'embranchement Lethbridge-Calgary du Pacifique-Canadien.

6286. Fermeture projetée de la gare de Whitla, Alta, par le Pacifique-Canadien.

6287. Service du Grand-Tronc pour le voiturage des porcs, de Toronto, Ont., à Montréal, P.Q.

6288. Enlèvement par le *Canadian-Northern* du planchéiage en bois du passage du grand chemin entre les villages de Leask et Marcelin, Sask.

6289. Disette de wagons à Abernethy, Sask., sur l'embranchement Virden-Saskatoon du Pacifique-Canadien.

6290. Le *Canadian-Northern* négligeant de fournir le combustible pour l'*Abri* à Tiny, Sask.

6291. Frais d'aiguillage du *Canadian-Northern* à Drumheller, Alta.

6292. Impossibilité d'utiliser l'aiguille du *Niagara-St. Catharines and Toronto, Ry.,* vu l'absence d'un tarif direct (conjoint) soit avec le Pacifique-Canadien soit avec le Grand-Tronc.

6293. Le *Canadian-Northern* exigeant un prix excessif pour un emplacement où l'on veut construire une remise à charbon.

6294. Circulaire du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique, abolissant le transport gratuit de retour de tout expéditeur de bétail, à l'ouest de Port-Arthur, Ont.

6295. Dimensions insuffisantes d'un ponceau du Grand-Tronc pour égoutter à point le terrain du requérant, 5e lot, 3e concession, township de Kinloss, Ont.

6296. Administration du pont Victoria par le Grand-Tronc.

6297. Inachèvement de la ligne du Pacifique-Canadien entre Empress et Acme, Alta.

6298. Service des trains sur la ligne de Lulu-Island du *Vancouver, Fraser Valley and Southern Railway,* entre Eburne et Westminster, C.-B.

6299. Refus de la compagnie de téléphone Bell d'accorder à la *Machine Telephone Company* un raccordement pour le service interurbain.

6300. Distinction en faveur des consignations de homards vivants entre Halifax, N.-E., et Détroit, Mich.

6301. Distinction contre les chemins de fer du gouvernement (Intercolonial) quant à l'expédition obligée des consignations par le Pacifique-Canadien en vue d'obtenir de l'espace sur les bateaux de cette dernière compagnie partant de Saint-Jean-Ouest, N.-B.

6302. Réduction proposée des tarifs de voiturage des rebuts d'acier et de fer entre les provinces de l'Ouest et les usines d'Ontario et de Québec.

6303. Exigence par les messageries du *Canadian-Northern* d'un taux de $2 par 100 livres entre Preeceville à Canora, Sask. (soit l'ancien taux exigé lorsque les colis étaient expédiés par un chemin plus long).

6304. Absence de clôturage entre les milles 7 et 18, à l'ouest de Tollerton, Alta, sur la ligne du *Canadian-Northern.*

6305. Retard du Grand-Tronc dans le transfert d'une wagonnée de houille au *Canadian-Northern* à Toronto, Ont.

6306. Fermeture des bureaux de la compagnie de télégraphe *Great North Western* à Hagersville, Ont.

6307. Disette de wagons à Radville, Sask., ligne du Pacifique-Canadien.

6308. Retards dans le service des postes, provenant de la réduction du service des trains du Pacifique-Canadien entre Pembroke et North-Bay, Ont.

6309. Refus des messageries du *Canadian-Northern* de rapporter gratis, de Chamberlain, Sask., à Winnipeg, Man., point de départ, un colis dont l'arrivée n'avait pas été notifiée à qui de droit à Chamberlain par la compagnie.

6310. Refus du *Canadian-Northern* de rembourser les parties non utilisées des billets, entre Toronto et Lyn, Ont.

6311. Disette de wagons à Bengough, Sask., ligne du *Canadian-Northern.*

6312. Refus du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien d'accepter des consignations d'explosifs venant du *Canadian-Northern.*

6313. Tarif proposé des compagnies de chemins de fer, applicable le 1er février 1916, et imposant un supplément pour le service de wagons chauffés.

6314. Impossibilité d'obtenir règlement d'une requête en remboursement de bagage perdu en voyage entre Saint-Jean-Ouest, N.-B., et Alsask, Sask., par les lignes de l'Intercolonial, du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern.*

6315. Retard dans le transport de meubles entre Montréal, P.Q., et Talber, Alta, *via* Edmonton, Alta., par les lignes du Pacifique-Canadien et de l'*Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway.*

6316. Tarifs du Pacifique-Canadien sur le voiturage des marchandises entre Kingston, Ont., et Arden, Kaledar et Sulphide, Ont.

6317. Droit exhorbitant d'entrée perçu par la *Dominion Express Company* sur une consignation de fourrures vertes allant de Golden, C.-B., à Corry, Penn.

6318. Refus du Grand-Tronc d'accorder au requérant un passage sur la ferme du requérant, Township de Sydney, Ont.

6319. Tarif conjoint, sur le bois de pulpe, du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc entre Desaulniers et Thorold et Merriton, Ont., comparé au tarif sur le même produit par le *Timiskaming and Northern Ontario* pour une distance identique.

6320. Tarifs du *Canadian-Northern Express Company* sur le beurre.

6321. Impossibilité pour le requérant de recouvrer de la *Canadian-Northern and Express Company,* l'argent d'une consignation C.R. de pelleteries, la compagnie ayant négligé de percevoir les frais.

6322. Renvoi par le Pacifique-Canadien de l'agent de la gare à Blucher Station, Sask.

6323. Supplément n° 8 du Grand-Tronc à G.-T. C.R.C. n° E-2962, et supplément n° 15 à G.-T. C.R.C. n° E-2977, applicables le 1er février 1916, élaguant la Duluth-Gateway quant au commerce entre des localités du *Canadian-Northern,* tout en maintenant le service par le débouché Emmerson-Winnipeg.

6324. Tarif du Pacifique-Canadien sur le transport du bois de Markdale à Chatham, Ont.

6325. Bulletin n° 47 du *Canadian-Northern* sur le doublement des locomotives dans les trains de marchandises.

6326. Tarifs directs projetés de tête de ligne du Grand-Tronc-Pacifique à Ketchican, Alaska.

6327. Consignations de coton, arrivant des Etats du Sud en wagonnées séparées et arrivant aux filatures du requérant en lots inférieurs à la wagonnée, ce qui entraînait un camionnage de quatre sous par cent livres.

6328. Absence de clôture au nord de Glencairn, Man., sur le *Canadian-Northern.*

6329. Refus par l'agent du Grand-Tronc d'aiguiller des wagons pour le déchargement sur un évitement à Glen Robertson, Ont.

6330. Classification et tarif des consignations de laine en ballot par le *Canadian-Northern.*

6331. Refus par le *Canadian-Northern* de régler une réclamation pour remboursement de voiturage sur une consignation de pommes et légumes de Saskatoon à Forgan, Sask.

6332. Refus par le Grand-Tronc-Pacifique de régler une réclamation pour remboursement de voiturage sur une consignation de houille d'Entwistle, Alta., à Gallivan, Sask.

6333. Insuffisance du service des trains et disette de wagons entre O'Brien et Hervey-Junction, P.Q., sur le Transcontinental.

6334. Les requérants étant obligés de tenir leurs barrières fermées l'hiver parce que la neige n'est pas déblayée sur la ligne du Pacifique-Canadien dans la paroisse de Grondines, P.Q.

6335. Distinction contre le *London and Port-Stanley Ry.*, au sujet des tarifs et des divisions du trafic houiller.

6336. Tarifs de voiturage sur le bois, en wagonnée, entre Dayton, Ont., et Détroit, Mich.

6337. Traitement reçu aux mains de la *Canadian-Northern Express Co.* au sujet de l'encaissement de sommes C.R. sur une épingle à diamant consignée à Spokane, Wash., E.-U. A.

6338. Service des trains dans la partie Trenton-Maynooth de l'embranchement Central-Ontario du *Canadian-Northern.*

6339. Négligence par le Pacifique-Canadien de déblayer la neige et la glace sur le passage du chemin Big Bend au nord de Revelstoke, C.-B.

6340. Disette de wagons à Champion, Alta, sur l'embranchement Lethbridge-Calgary du Pacifique-Canadien.

6341. Refus par le *Michigan-Central* de recevoir des wagons-réservoirs du Pacifique-Canadien.

6342. Refus par la compagnie de télégraphe *Great North Western* de recevoir des messages "L.C.O." retardés pour l'Angleterre, à moins que les requérants ne s'engagent à donner des messages de plein tarif.

6343. Disette de wagons, à Dropmore, Man., sur le *Canadian-Northern.*

6344. Circulaire W. 1-A lancée par le Pacifique-Canadien de l'ouest canadien comportant des avis généraux aux agents des marchandises touchant les ordonnances sur le trafic des marchandises et les honoraires de courtage pour l'entrée de consignations marchandes ou mobilières aux douanes des Etats-Unis.

6345. Disette de wagons à Forgan, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6346. Entrée publique dangereuse à la gare du Grand-Tronc, Bridgeburg, Ont.

6347. Chemins de fer comptant le transport des boisages servant à étayer les automobiles dans les fourgons.

6348. Retards du Grand-Tronc dans la livraison des marchandises.

6349. Taxe de la compagnie de téléphone Bell pour raccordements.

6350. Disette de wagons à combustible sur la ligne Lyleton du Pacifique-Canadien.

6351. Disette de wagons à Glenavon, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6352. Mauvais service du Grand-Tronc-Pacifique et distinction quant au remorquage de la houille à Galgary, Alta.

6353. Tarifs sur le verre taillé.

6354. Disette de wagons à Flaxcombe, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6355. Installation du *Canadian-Northern* pour la manutention de fortes quantités de grains à Aylesbury, Sask.

6356. Incendies allumés par le Pacifique-Canadien dans la province de l'Alberta.

6357. Incendies le long du *Canadian-Northern* près d'Elrose, Sask.

6358. Incendie sur le *Canadian-Northern,* à MacRorie, Sask.

6359. Incendie allumé par le *Canadian-Northern* à Wartime, Sask.

6360. Demande par le *Michigan-Central* de frais additionnels de transport sur du bois expédié de Dunnville à Niagara, Ont.

6361. Retard par les chemins de fer *Detroit-Toledo-Shore Line* et Grand-Tronc à régler les réclamations pour des remboursements dans le voiturage de perches entre Killahoe, Ont., et Toledo, Ohio.

6362. Demande par le Grand-Tronc de frais de locomotive supplémentaire sur une wagonnée de calcaire broyé consigné à Field, Ont.

6363. Négligence par le Grand-Tronc de notifier un arrivage à un consignataire.

6364. Imposition par le Pacifique-Canadien au requérant, du prix d'un passage, bien que l'agent eut remis au dit requérant un laisser-passer pour que ce dernier surveillât le chauffage d'un wagon dans lequel il expédiait des pommes de terre de La Salette, Ont., à Strassburg, Sask.

6365. Service des trains et installation du Pacifique-Canadien entre Melrose et London, Ont.

6366. Etat de la ligne du Pacifique-Canadien reliant les houillères de Bienfait, Sask.

6367. Disette de wagons à Speers, Sask., dans la section Shellbrook du *Canadian-Northern.*

6368. Interruption par le Pacifique-Canadien des trains express du matin et du soir entre Saint-Guillaume et Farnham, P.Q.

6369. Encombrement par le *Canadian-Northern* des rues principales du village de Granville, P.Q.

6370. Obstruction du fossé de drainage par le réservoir McCreary dans la municipalité de McCreary, Man.

6371. Incendie causé par le Grand-Tronc-Pacifique dans le voisinage de Calgary, Alberta.

6372. Disette de wagons à Ernscliffe, Man., sur le *Canadian-Northern.*

6373. Refus par le *Canadian-Northern* de régler une réclamation pour la mort d'un bouvillon tué sur le tracé.

6374. Incendie allumé par une locomotive du *Canadian-Northern* dans le voisinage de Bryant, Sask.

6375. Disette de wagons à Heisler, Alta., sur le *Canadian-Northern.*

6376. Disette de wagons à Deepdale, Man., sur le *Canadian-Northern.*

6377. Disette de wagons à Angusville, Man., sur le *Canadian-Northern.*

6378. Disette de wagons à Merid, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6379. Gare d'Adirondack-Junction, Caughnawaga, P.Q., sur le Pacifique-Canadien.

6380. Impossibilité pour le requérant d'obtenir un raccordement téléphonique avec une ligne rurale, vu qu'il demeure immédiatement en dehors de la limite qui sépare la ligne rurale du district de la compagnie des téléphones Bell.

6381. Retards dans le voyage et difficulté d'obtenir livraison des wagons de houille à Brigden, Ont.

6382. Disette de wagons à Mervin, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6383. Retard du *Canadian-Northern-Ontario,* dans la livraison du wagon n° 45350, chargé de papier venant de Portneuf et allant au Mile-End, P.Q.

6384. Pertes subies par les retards du *Canadian-Northern* à livrer des consignations de porcs à Winnipeg, Man.

6385. Service des trains du Pacifique-Canadien sur son embranchement Varcoe.

6386. Refus par la *Canadian Express Co.* d'indemniser le requérant pour un pardessus manquant dans une malle expédiée de South-Porcupine à Toronto, Ont.

6387. Retards dans le voyage de wagonnées de houille consignées à diverses localités canadiennes *via* Black-Rock, sur la ligne du Grand-Tronc.

6388. Enneigement constant du passage du chemin de fer Témiscouata entre la propriété du requérant et le chemin public.

6389. Imposition par le Pacifique-Canadien (embranchement Coronation) de taux excessifs sur les marchandises allant à Lorraine, Alta.

6390. Projet de supplément n° 1 au tarif E-2570 du Pacifique-Canadien, C.R.C. E-2935, d'après lequel on se propose d'éliminer les pois (ronds) de la liste domestique des denrées auxquelles les tarifs des grains s'appliquent.

6391. Retard par le Pacifique-Canadien à réparer les clôtures de la section 22-44-2, O., 3e M., Duck-Lake, Man.

6392. Refus par les chemins de fer d'établir un tarif vers New-York et d'accepter des contrats *via* Saint-Jean ou Halifax, pour l'expédition de l'arsenic métallique et l'oxyde de nickel.

6393. Imposition par le téléphone Bell d'un tarif d'affaires au service téléphonique des écoles, à Saint-Malo, P.Q.

6394. L'horaire du Pacifique-Canadien ne contenant rien pour indiquer les raccordements avec le *Michigan-Central,* à Windsor, pour le train direct allant à Chicago, Ill., par voie du Pacifique-Canadien et du *Michigan-Central.*

6395. Absence de protection au passage du Grand-Tronc sur le chemin de côté à Bronté Station, Ont.

6396. Refus du *Canadian-Northern* de donner au requérant un passe-bétail sur sa propriété à Aldersyde, Alta.

6397. La compagnie des téléphones Bell exigent le tarif d'affaires pour un appareil installé dans une habitation où il y a des pensionnaires.

6398. Négligence de la compagnie de téléphone Bell à placer le nom du requérant dans l'indicateur alphabétique des abonnés.

6399. Tarifs du Grand-Tronc, suppléments n° 20 de C.R.C. n° E-1860; n° 21 de C.R.C. n° E-1861; n° 13 de C.R.C. n° E-1872, qui projettent l'augmentation du tarif sur les pois allant dans l'est des Etats-Unis.

6400. Le *Great-Northern* imposant un tarif excessif à du bois transporté de la scierie du requérant, Rychey's Spur, à Grand-Forks, C.-B.

6401. Refus du *Michigan-Central* de donner le raccordement de voyageurs à Saint-Thomas, Ont.

6402. Refus du Pacifique-Canadien de fournir l'outillage pour manutenter de grands contrats faits avec des acheteurs étrangers.

6403. Irrégularités du Pacifique-Canadien dans l'emploi du livre des commandes en grain à Gull Lake, Sask.

6404. Bûcherons ayant accès aux spiritueux dans les gares, s'enivrant sur la propriété des chemins de fer et causant des ennuis au public.

6405. Le Québec-Oriental n'ayant pas de signal pour faire siffler ses locomotives dans une tranchée et une courbe très dangereuse, près de Gascons, P.Q.

6406. La compagnie de téléphone Bell imposant un tarif d'affaires sur un appareil installé dans une institution religieuse.

6407. Refus du Grand-Tronc d'accepter un wagon consigné à Prince-Albert, frais à encaisser, disant que le transport aux localités du *Canadian-Northern* devait être payé d'avance.

6408. Situation quant aux wagons et absence d'un agent à Fairmount Station, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6409. Tarif de voiturage et classification des enseignes tels que prévus par la *Canadian Freight Classification.*

6410. Tarifs sur le voiturage de la chaux.

6411. Eclairage des accès à la gare du Grand-Tronc, Hanover, Ont.

6412. Négligence du Pacifique-Canadien à régler une réclamation pour remboursement de voiturage sur des expéditions de houille, de Rosedale, Alta., à Golden, C.-B.

6413. Négligence du Pacifique-Canadien à régler une réclamation pour remboursement de voiturage sur des expéditions de houille, de Rosedale, Alta., à Golden, C.-B.

6414. Refus des vapeurs lacustres du Pacifique-Canadien d'arrêter aux quais des expéditeurs de fruits à Peachland, C.-B.

6415. Refus du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de régler des remboursement de voiturage sur un wagon d'effets mobiliers d'un colon, entre Meaford, Ont., et Glenside, Sask.

6416. Etat de la gare du *Canadian-Northern* à Carmel, Sask.

6417. Refus du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour surestarie imposée à une wagonnée de pommes de terre.

6418. Imposition par le *Canadian-Northern* d'une surestarie sur une wagonnée de grain chargé à Zealandia pour expédition à Saskatoon, Sask.

6419. Disette de wagons sur la division Gravelbourg du *Canadian-Northern* pour le transport du grain.

6420. Disette de wagons à Hyas, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6421. Retards du Pacifique-Canadien à livrer des consignations de pétrole à Quyon, P.Q.

6422. Immobilisation des élévateurs de Viceroy, Sask., par suite de la très sérieuse disette de wagons sur le Pacifique-Canadien.

6423. Disette de wagons à Lloydminster, Sask., sur le *Canadian-Northern.*

6424. Impossibilité pour les requérants de charger de billes un wagon plate-forme de 36 pieds au minimum de 50,000 livres, ce qui les oblige à payer le transport d'un poids qu'ils n'expédient pas.

6425. Refus du *New-York Central* de ramener des wagons à bestiaux à Finch, Ont., pour renvoi à Montréal le soir même du jour de chargement.

6426. Refus du Pacifique-Canadien de remorquer des wagons chargés de bois à Alcove, P.Q., tant que la neige n'est pas disparue.

6427. Retard dans le mouvement d'un wagon de houille qui doit être transféré par le Grand-Tronc au *Canadian-Northern,* mais qui se trouve encore dans le garage du Grand-Tronc à cause d'une dispute entre les deux compagnies sur la question de savoir qui doit libérer la charge.

6428. Retention à Central-Ontario Junction du wagon n° 43012 du *Canadian-Northern,* chargé de foin à Moscow et consigné à Cordova-Junction, Ont.

6429. Refus du Pacifique-Canadien de remorquer une wagonnée de bestiaux de la tête de ligne du *Canadian-Northern* aux abatfoirs, Montréal, P.Q.

6430. Disette de wagons sur la ligne de Swift-Current à Cabri, embranchement Vanguard du Pacifique-Canadien.

6431. Imposition par la *Canadian-Northern Express Company* d'un tarif de 40 cents sur des fruits, entre Trenton et Picton, hors du district de Niagara.

6432. Tarif C. R. C. N° E-2929 du Pacifique-Canadien augmentant le tarif sur le papier allant aux Etats-Unis.

6433. Disette de fourrage à Hilliers, provenant de la suspension du trafic sur le chemin de fer *Esquimault and Nanaimo,* entre Parkville et Alberni.

6434. Traitement reçu aux mains du *Canadian-Northern* au sujet de la saisie d'un wagon de houille.

6435. Refus du *Canadian-Northern* de régler un remboursement sur une consignation de maïs.

6436. Disette de wagons à Retlaw, Alta, sur le Pacifique-Canadien.

6437. Tarif W-2866 C. R. C. 1806 du Pacifique-Canadien augmentant le minimum des wagonnées de 30,000 à 35,000 livres.

6438. Difficultés avec le chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* au sujet d'une aiguille allant aux usines du requérant, et des tarifs sur la brique et les tuiles.

6439. Disette de wagons à Craigmyle, Alta, sur la ligne Saskatoon-Calgary du *Canadian-Northern.*

6440. Disette da wogons à Riding-Mountain, Man., *Canadian-Northern.*

6441. Tarifs du chemin de fer *Père Marquette and London and Port Stanley,* sur les porcs vivants.

6442. Méthode du Grand-Tronc dans le voiturage des consignations de bois aux cours du requérant, à Meaford, Ont.

6443. Disette de wagons à Chinook et Youngstown, Alta, ligne Saskatoon-Calgary du *Canadian-Northern.*

6444. Service des trains du *Canadian-Northern* sur son embranchement Dalmeny-Carlton.

6445. Accès à la gare et aux garages de Munson, Alta, ligne du *Canadian-Northern.*

6446. Embargo sur les subdivisions MacLeod et Aldersyde du Pacifique-Canadien causant des dommages à la ville de Lethbridge, Alta., quant à l'expédition du grain.

6447. Bétail tué par l'*Atlantic, Quebec and Western,* sur un passage où les garde-bestiaux ont tous été enlevés, au cap Despair, comté de Gaspé, P.Q.

6448. Négligence par le *Michigan-Central* de fournir au requérant des wagons parce que la libération au quai de chargement n'était pas conforme aux ordonnances de la Commission.

6449. Refus de la compagnie de téléphone Bell de donner un service continu à Burks-Falls, Ont., à moins qu'il y ait cent abonnés.

6450. Retards par les chemins de fer à transporter le foin et l'avoine pour les Alliés jusqu'au littoral atlantique.

6451. Retard du *Canadian-Northern* dans le règlement de réclamations pour la mort de chevaux pur sang tués en un endroit où le chemin de fer avait enlevé les garde-bestiaux, près de Waseca, Sask.

6452. Disette de wagons à Kitscoty, Alta., sur le *Canadian-Northern.*

6453. Disette de wagons à Lethbridge, Alta.

6454. Tarifs de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien pour les excursions de moissonneurs.

6455. Retards de la compagnie de télégraphe *Great-North-Western* à livrer les messages reçus à Listowel, Ont.

6456. Refus du *Canadian-Northern* de fournir des wagons, sauf des wagons étrangers, à moins qu'ils ne soient dirigés sur sa propre ligne.

6457. Absence d'installation et d'outillage pour le service public à Piapot-Station, Sask., sur le Pacifique-Canadien.

ANNEXE B.

LISTE DES REQUÊTES PUBLIQUES ENTENDUES AUX SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1916.

5423. Plainte de la *Cuneo Fruit and Importing Company, Limited,* de Toronto, Ont., contre les passe-droits de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc au sujet des étalages de fruits dans la vieille gare du chemin de fer de l'Ouest, au bas de la rue Yonge, Toronto, Ont. (Dossier n° 25682.)

Ordonnance renvoyant la plainte. Voir décision du commissaire en chef, annexe "C."

5424. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant une déclaration à l'effet que le péage prescrit par le règlement 1 des Règlements concernant le service des wagons canadiens, approuvés par l'ordonnance générale n° 1 de la Commission, s'applique à tous les wagons dont le contenu doit être emporté par un vaisseau à vapeur et qui sont retenus avec leur charge sur les voies de la compagnie requérante à Fort-William, au delà du temps alloué gratuitement, en vertu desdits règlements. (Dossier n° 1700.93.)

Requête renvoyée et permission accordée à la requérante de renouveler sa demande n'importe quand.

5425. Les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission seront requises d'expliquer pourquoi on ne devrait pas émettre d'ordonnance obligeant lesdites compagnies à repayer à chaque porteur de billet dans les trente jours de la demande, le coût de tout billet dont la totalité ou une partie n'a pas servi, moins le prix original pour la distance sur laquelle ledit billet aura été utilisé. ((Dossier n° 22589.)

Ordonance décrétant que toute compagnie de chemin de fer sujette à la juridiction de la Commission rembourse à tout porteur d'un billet sur son chemin de fer, dans les trente jours qui suivent la demande dans le cas d'un billet pour une seule ligne et dans les soixante jours qui suivent la demande dans le cas d'un billet combiné, le coût dudit billet si en totalité ou en partie il n'a pas servi, moins le prix régulier pour la distance sur laquelle ledit billet peut avoir été utilisé; et établissant une pénalité de $25 pour défaut de ce faire. Voir ordonnance générale n° 143.

5426. Plainte du R. P. H. Desroches, de Québec, Qué., contre la pratique de la compagnie de téléphone Bell d'imposer le taux commercial pour les téléphones installés dans les demeures des prêtres. (Dossier n° 3574.140.)

Voir décision du sous-commissaire en chef, en date du 8 juillet 1915, annexe "C."

5327. Requête de William Holmes Brown, de Québec, Qué., en vertu des articles 284, 331, 332, 339 et 395, demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer du Lac St-Jean à vendre des séries de billets pour dix voyages, de Québe à la gare de Sainte-Catherine, à un taux de quarante sous chacun. (Dossier n° 1115.9.)

Ordonnance refusant cette demande. Voir ordonnance n° 23877.

5428. Requête de la compagnie *C.L.O. and W. Railway,* en vertu de la section 178, demandant l'autorisation d'exproprier, pour construire son embranchement de la rue Dundas, dans la cité de Belleville, Ont., certains terrains formant partie des lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 du côté nord de la rue Willard et du lot n° 10 du côté sud de la rue Willard, Belleville, Ont. (Dossier n° 2701.377.)

La Commission a donné à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien instruction de régler l'affaire avant le 1er juin 1916.

5429. Requête de la municipalité de Chapple, Ont., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à prolonger sa voie de chargement à Barwick, Ont.

(Note). La compagnie du chemin de fer Canadien-Nord sera requise d'expliquer pourquoi l'ordonnance n° 22718, en date du 16 octobre 1914, ne devrait pas être mise en vigueur. (Dossier n° 6695.)

Ordonnance obligeant la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord à prolonger ladite voie de chargement à Barwick, Ont., sur une distance de 400 pieds; travail devant être terminé le 31 août 1915. Ordonnance n° 22718, en date du 16 octobre 1914, rescindée. Voir l'ordonnance n° 23999.

5430. Etude de la question d'obliger les compagnies de chemins de fer à placer des mains courantes sur les abris des locomotives et des appuis-pieds autour desdits abris à la même hauteur que les planches de circulation, aussi des mains-courantes sur les tenders de certains types de locomotives. (Dossier n° 22223.)

Décision réservée. Question référée au chef du service d'exploitation de la commission qui fera rapport.

5431. Requête de la municipalité rurale de Montcalm, Man., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à construire et à entretenir un passage convenable sur les voies de l'embranchement de la ferme Hope de la compagnie *Northern Pacific and Manitoba Railway* le long de la limite sud de la réserve du chemin du gouvernement fédéral, réserve qui passe au nord du lot 191, paroisse de Sainte-Agathe, dans ladite municipalité de Montcalm, Man., ou une ordonnance autorisant ladite municipalité à construire et à maintenir ledit passage. (Dossier n° 26497.)

Ordonnance exigeant que la compagnie *Canadian Northern Railway* construise un passage de grand chemin sur les voies de son embranchement de Hope-Farm le long de la limite sud de la réserve du chemin du gouvernement fédéral, dans la paroisse de Sainte-Agathe, municipalité de Montcalm, province de Manitoba; l'entretien du passage devant être aux frais de la municipalité de Montcalm. Voir ordonnance 24544.

5432. Requête de Paul Wood et autres résidants dans le village de Sifton, Manitoba, demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à mettre en bon état de propreté et d'hygiène l'emprise de la voie et les fossés du voisinage de Sifton, Man.. (Dossier n° 26445.)

Pas d'ordonnance. La compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* entreprend de remédier à ces défectuosités. L'inspecteur de la Commission devra voir à ce que les travaux soient faits conformément aux règlements de la Commission.

5433. Requête de William Bell, Winnipeg, Man., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à continuer les procédures pour établir quelle compensation lui est payable pour le terrain qu'on lui a pris pour les fins d'une emprise de voie, dans le lot 44, bloc "D", plan 680, entre l'emprise de voie de la compagnie du chemin de fer et l'avenue Jubilé, et une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 19120, en date du 26 avril 1913. (Dossier n° 20311.7.)

Grâce à une entente entre les parties, les questions en jeu sont référées à l'assistant ingénieur de la Commission qui devra faire enquête et rapport.

5434. Question d'une meilleure protection au passage connu sous le nom de Passage du Grand-Chemin de Pembina, à l'ouest des cours de Fort-Rouge sur la ligne de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, Winnipeg, Man. (Dossier n° 20311.1.)

La compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* a consenti à installer des barrières pour le 1er juillet 1916. Quand le travail sera terminé, on édictera une ordonnance pour que le paiement de 20 pour 100 du coût soit payé à même le fonds des passages de chemins de fer en rampes.

5435. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à terminer les travaux à exécuter à l'avenue Bell, suivant les plans approuvés par la Commission au sujet de la séparation de rampe aux abords nord du pont de Norwood, et aussi pour obliger ladite compagnie de chemin de fer à mettre en bon état de trafic la sortie de l'avenue Bell au nord de la rue Main, ainsi qu'au sud du pont. (Dossier n° 15613.)

Ordonnance accordant la requête suivant les conditions mentionnées dans l'ordonnance; 20 pour 100 du coût des travaux additionnels sera payé à même le fonds des passages de chemins de fer en rampe; 30 pour 100 du reste sera payé par la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern*; 30 pour 100 par la cité de Winnipeg; 30 pour 100 par la cité de Saint-Boniface et 10 pour 100 par la *Winnipeg Electric Railway Company*. Voir ordonnance n° 24627.

5436. Requête de la municipalité rurale de Fort-Garry, Man., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à construire et à entretenir dans un état convenable le passage de la rue sur les voies de ladite compagnie de chemin de fer le long de la limite ouest du lot 78, paroisse de Saint-Norbert, dans ladite municipalité, ou une ordonnance autorisant ladite municipalité à construire et à entretenir ledit passage. (Dossier n° 26418.)

Ordonnance autorisant la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à construire un passage de grand chemin sur ses voies le long de la limite ouest du lot 78, dans la paroisse de Saint-Norbert, municipalité de Fort-Garry, province de Manitoba; la construction et l'entretien dudit passage seront aux frais de la municipalité rurale de Fort-Garry, et les travaux devront être terminés le 1er juin 1916. Voir ordonnance 24545.

5437. Requête de D. D. Campbell, agent de réclamation, Winnipeg, Man., de la part de H. H. Blackburn, demandant l'ajustement des taux de transport sur 18 wagons de traverses de Bannock, Sask., Man. (Dossier 25066.)

Ordonnance refusant la requête. Voir ordonnance n° 24541.

5438. Requête de D. D. Campbell, de Winnipeg, Man., demandant une nouvelle audition concernant la question d'obliger les compagnies de chemins de fer à faire marquer dans les wagons à grain une ligne de pouces à quatre endroits sur chaque côté du wagon de manière à montrer la profondeur du grain dans le wagon. (Dossier n° 20070.)

Décision réservée. La question reste en suspens en attendant la fin de l'enquête générale qu'entreprend la commission des grains.

5439. Etude de la question des conditions qui régissent l'expédition des marchandises périssables dans les wagons chauffés en hiver, et de l'affaire concernée dans l'ordonnance de la commission n° 24459, en date du 20 novembre 1915. (Dossier n° 23540.)

Voir décision du sous-commissaire en chef Scott, annexe "C."

5440. Requête du bureau de transport du *Montreal Board of Trade,* de la part de la compagnie Gras-Falls, demandant une ordonnance pour établir que les taux par mille sur le bois de pulpe, suivant le tarif C.R.C. N° E-2817 de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien s'appliquent au Cap de la Madeleine, Qué. (Dossier n° 25557.)

Décision réservée.

5441. Plainte de la compagnie *Milton Pressed Brick* contre l'augmentation projetée des taux de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer du Grand-Tronc sur la brique, de Milton à Toronto, de 3 sous à 3½ sous par 100 livres, taux dont les cédules ont été suspendues par l'ordonnance de la Commission n° 19973 du 1er août 1913. (Dossier n° 22583.)

Ordonnance obligeant les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, chacune pour ses endroits d'expédition respectifs, à publier et à transmettre à la Commission les suppléments de leurs tarifs C.R.C. n° E-2900 et n° E-3036, respectivement, indiquant un taux de 3½ sous par 100 livres de brique, dans les charges

de wagons ayant les pesanteurs minima indiquées dans lesdits tarifs, à partir de Milton et des autres endroits entre Milton et Campbellville, taux qui devra s'appliquer au déchargement, sur les chemins de fer des deux compagnies à Toronto et aux endroits où les taux de Toronto s'appliquent tel qu'indiqué dans lesdits tarifs. Voir ordonnance 23953.

5442. Plainte de la compagnie *Milton Pressed Brick*, de la *Toronto Pressed Brick* et de la compagnie *Terra-Cotta* contre l'augmentation d'un demi-sou par cent livres dans les taux spéciaux par mille de chemin sur la brique à partir du 15 août 1914, pour les distances de 90 à 750 milles. (Dossier n° 24852.)

Voir décision du commissaire S. J. McLean, en date du 17 juin 1915, annexe C.

5443. Plainte de la *Canadian Manufacturer's Association* et de la Chambre de Commerce de Toronto contre l'augmentation des taux sur la brique et le sable, de Cooksville à Toronto, taux qui avaient été suspendus par l'ordonnance de la Commission n° 21327, en date du 10 février 1914. (Dossier n°s 23832 et 23833.)

Ordonnance rescindant les ordonnances 21326 et 21327 de la Commission en date du 10 février 1914, en tant qu'elles suspendent les taux augmentés sur la brique et permettant, sujets aux conditions mentionnées dans l'ordonnance, la mise en vigueur du supplément n° 22 du tarif C.R.C. n° E-2900 de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et du supplément n° 26 du tarif C.R.C. n° E-3036 de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Voir ordonnance 24027.

5444. Etude des taux de transport sur le sucre, par wagons, de Halifax, Saint-Jean, Montréal, Wallaceburg et Vancouver à tout endroit du Canada. (Dossier n° 21714.)

Question en suspens; la *British Columbia Sugar Refining Company, Limited,* doit soumettre une nouvelle réponse.

5445. Requête de la *Hull Electric Company* en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance pour amender l'ordonnance n° 23447, en date du 12 mars 1915, en biffant les mots suivants qui se trouvent dans les 4e, 5e, 6e et 7e lignes d'icelle: "Pourvu que la compagnie requérante n'augmente pas les taux qu'elle perçoit actuellement pour le transport des voyageurs sur son chemin de fer à moins de n'avoir obtenu au préalable l'autorisation de la Commission." (Dossier n° 21781.)

Décision réservée.

5446. Plainte de T. L. Lawrence, de Glenora, Manitoba, concernant le service des wagons sur l'embranchement de Wakopa de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord. (Dossier n° 25368.)

Biffée de la liste, personne n'ayant comparu de la part du plaignant.

5447. Requête de John Allan, de Cordova, Manitoba, demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à fournir et à construire un passage à bestiaux sur sa propriété dans le quart nord-ouest de la section 25-13-17, à l'ouest du 1er méridien, embranchement de Hallboro. (Dossier n° 8318.74.)

Question laissée en suspens pour permettre aux parties intéressées de s'entendre. Si l'on n'en vient pas à un arrangement, le plaignant devra aviser la Commission.

5448. Plainte de la municipalité rurale de Saint-Paul, Colline-de-l'Oiseau, Manitoba, contre le fait que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a quatre voies qui traversent la route des Deux-Milles à l'entrée de Gravel-Pit. (Dossier n° 25833.)

Il n'est pas besoin d'ordonnance, la compagnie ayant décidé de supprimer la cause de la plainte.

5449. Plainte de la municipalité rurale de Saint-Paul, Colline-de-l'Oiseau, Manitoba, parce que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'a pas de chemin d'arrivée à la station de la Colline-de-l'Oiseau. (Dossier n° 25834.)

Le compagnie du Pacifique-Canadien ayant décidé de donner accès à la station, la Commission décide de laisser l'affaire en suspens en attendant la décision de la cour de l'Echiquier.

5450. Plainte de la municipalité rurale de Saint-Paul, Colline-de-l'Oiseau, Man., contre l'état des fossés construits par la compagnie du Pacifique-Canadien pour drainer

sa ligne principale dans la municipalité de Saint-Paul, Man., du côté est de la rivière Rouge. (Dossier n° 25454.)

Décision réservée. L'ingénieur de la Commission devra inspecter les lieux et faire rapport.

5451. Plainte de la municipalité rurale de Sainte-Anne, Man., concernant l'humidité du terrain de la station du *Canadian-Northern* à cet endroit, due au déversement du trop plein d'un puits et d'un réservoir. (Dossier n° 25517.)

La compagnie du *Canadian-Northern* a reçu instruction de supprimer la cause de la plainte et de commencer les travaux le 25 juin 1915. L'ingénieur de la Commission devra faire enquête et rapport.

5452. Requête du conseil municipal de Lavallée, district de la rivière à la Pluie, Ont., demandant une audience au sujet de la réinstallation d'un agent par la compagnie du *Canadian-Northern* à Devlin, Ont. (Dossier n° 15328.)

Requête refusée.

5453. Requête de la *Lakeland Grain Growers' Association* demandant une voie de garage dans la section 32-15-9, du 1er méridien, sur l'embranchement de Delta, de la compagnie du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25890.)

Aucune décision n'a été prise, vu que les parties se sont entendues.

5454. *Requête de la Grain Growers' Association* et d'autres gens du district de Hazelridge demandant de meilleures facilités de garage et un meilleur service à la station de Hazelridge, Man. (Dossier n° 22830.)

Aucune décision n'a été prise, la compagnie du Pacifique-Canadien ayant décidé d'améliorer la situation à l'endroit indiqué.

5455. Plainte de Joseph Rinn, de Elm Creek, Man., parce que la compagnie *Midland Railway Company of Manitoba* (compagnie du Grand-Nord) avait négligé de construire des clôtures chaque côté de l'emprise de sa voie, sur sa propriété. (Dossier n° 9994.213.)

La question est référée à l'ingénieur de la Commission qui devra examiner les lieux et faire rapport quant à ce cas et à d'autres semblables, s'il y en a dans le même localité. La compagnie du chemin de fer a reçu instruction de construire des clôtures.

5456. A propos d'un passage détourné de la compagnie du Pacifique-Canadien à North-Norfolk, Manitoba.

Requête de la municipalité rurale de North-Norfolk, Man., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du Pacifique-Canadien à mettre sa part de route en bon ordre et pour fixer une limite de temps pour le parachèvement d'icelle. (Dossier n° 20114.)

Référée à l'ingénieur de la Commission qui devra inspecter les lieux et faire rapport au cours de l'automne quant à l'état du chemin.

5457. Plainte du township de Neebing, Ont., concernant la question d'un passage convenable sur la ligne de chemin de fer du *Canadian-Northern,* entre les lots 15 et 16, township de Neebing, Ont. (Dossier n° 9188.147.)

Ordonnance obligeant la compagnie du *Canadian-Northern* à soumettre à la Commission un plan et un profil dudit chemin de fer à l'endroit en question le 25 juin 1915, et à construire ledit grand chemin dans les 30 jours suivant l'approbation desdits plan et profil et à l'entretenir à ses frais. Voir ordonnance n° 28750.

5458. Requête des résidants et des éleveurs de Honton, Alb., demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du Grand-Tronc à enclore son emprise de voie entre les bornes milliaires 967 et 985 à l'ouest de Winnipeg. (Dossier n° 9994.83.)

Ordonnance obligeant la compagnie du Grand-Tronc à construire et à entretenir des clôtures des deux côtés de son emprise entre les bornes milliaires 968 et 985 à l'ouest de Winnipeg; les travaux devront être terminés le 28 juillet 1915. Voir ordonnance n° 23784.

5459. Requête de la *Winnipeg Sandstone Brick Co., Ltd.,* demandant que soit approuvée la construction d'un embranchement partant de la voie de garage du *Canadian-Northern* du côté est des usines du chemin de fer et se rendant à la *Winnipeg*

Sandstone Brick Co., Ltd., du côté opposé de la rue Pembina. (Audience ajournée.) (Dossier n° 22434.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5460. Requête de la *Randall, Gee & Mitchell, Limited,* de Winnipeg, Man., demandant la reconsidération de sa plainte au sujet du refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire droit aux réclamations de remboursement de la différence entre les frais de construction et les taux pour le transport direct du grain de Torquay et de Outram à Fort-William, Ont. (Dossier n° 24292.)

Voir décision du commissaire en chef et du commissaire S. J. McLean, annexe "C".

5461. A propos de la plainte de la compagnie *Balmoral Brick,* de Winnipeg, Man., la compagnie du Pacifique-Canadien devra expliquer pourquoi il ne faut pas désavouer l'item n° 35-A, supplément n° 25 du tarif des commodités C.R.C. n° W. 1969, augmentant les taux sur la brique à partir de certains endroits d'expédition jusqu'à Winnipeg ou Saint-Boniface, supplément devant entrer en vigueur le 15 mars. (Audience ajournée.) (Dossier n° 25578.)

Plainte renvoyée.

5462. Requête de la compagnie du *Canadian-Northern* demandant l'autorisation d'enlever la voie de garage desservant la propriété de la compagnie *Doty Engine Works* du côté sud de l'avenue Notre-Dame, dans la cité de Winnipeg, Man., à l'est et tout près de l'emprise de la requérante. (Dossier n° 25525.)

Requête retirée.

5463. Requête de D. D. Campbell, agent de réclamation, Winnipeg, Man., au nom de H. B. Blackburn, demandant un règlement concernant une prétendue taxe excessive sur 18 wagons de traverses depuis Bannock, Sask., jusqu'à Pas, Man. (Dossier n° 25066.)

La Commission a ordonné que la compagnie du *Canadian-Northern* base ses factures sur les pesanteurs actuelles, avec un minimum de 30,000 livres. Pas besoin d'ordonnance.

5464. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation de terminer l'entente conclue le 30 septembre 1911, entre la compagnie du Pacifique-Canadien et P. J. Manion et James Murphy, de Fort-William, Ont., concernant une voie de garage à Winnipeg, Man. (Dossier n° 25634.)

Ordonnance décrétant que conformément à l'entente conclue entre la compagnie de chemin de fer et les parties mentionnées, entente en vertu de laquelle la voie de garage a été construite jusqu'au terrain des défendeurs, la compagnie requérante est autorisée à terminer ladite entente. Voir ordonnance 23883.

5465. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance pour obliger les compagnies télégraphiques du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et du *Great Northern Western* à enlever de toutes les rues, dans une superficie indiquée, tous les poteaux, câbles et fils et de les placer sous terre. (Entendue à Winnipeg, le 26 juin 1914), et

Plainte de la cité de Winnipeg au sujet de l'érection par les compagnies de télégraphe, de leurs câbles dans les ruelles parallèles à la rue Main. (Dossier n° 24557.)

La Commission a décidé que dès que la commission des Utilités Publiques émettra son ordonnance, une ordonnance pourra être émise lorsque la cité de Winnipeg sera prête à commencer les travaux.

5466. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant pour la *Winnipeg Power and Transmission Line* la permission de construire une ligne de transmission en travers de la ligne de la Colline-de-l'Oiseau, chemin de fer *Canadian-Northern* et pour elle-même la permission de construire et d'entretenir en travers dudit chemin de fer un chemin permanent pour la surveillance des lignes électriques; et que les frais de ces travaux soient à la charge de la compagnie du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25083.)

Ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à payer à la cité de Winnipeg tous les frais encourus pour la construction temporaire rendue nécessaire par la construc-

tion du chemin de fer; et à payer à la cité tous les frais par elle encourus pour la construction d'une structure permanente pour porter trois lignes de 13,000 volts et une de 66,000 volts. Voir l'ordonnance n° 24199.

5467. Requête des compagnies de chemins de fer faisant service à l'est de Port-Arthur, demandant la permission d'augmenter leurs taux sur les grains et leurs produits à partir de Port-Arthur, de Fort-William et des ports de transfert sur la baie Georgienne et le lac Huron en allant vers l'est. (Dossier n° 25547.15.)

Décision réservée.

5468. Les compagnies de chemins de fer sont requises d'expliquer pourquoi, à tout événement, les stipulations de l'ordonnance n° 22963, en date du 4 décembre 1914, ne devraient pas être appliquées au minimum de pesanteur des charges de brique dans l'Ouest aussi bien que dans l'Est du Canada. (Dossier n° 19475.19.)

Ordonnance renvoyant la demande.

5469. Etude des taux et des pratiques des compagnies de chemins de fer concernant l'enclenchement des aiguilles et les services d'aiguillage locaux aux têtes de lignes. (Cause n° 2846.)

Voir décision du sous-commissaire en chef Scott, annexe "C".

5470. Plainte de la *Two-Creeks Grain Growers Association,* de Two-Creeks, Man., contre des passe-droits dans les taux de transport entre la route de Winnipeg à Elkhorn et celle de Winnipeg à Two-Creeks, Man., sur la ligne du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 18755.27.)

Ordonnance obligeant la compagnie du Pacifique-Canadien à amender son tarif de distribution à partir de Winnipeg, Saint-Boniface, Paddington et North-Transcona de manière à appliquer les mêmes taux à Two-Creeks, Man., qu'à Elkhorn, Man. Voir ordonnance n° 24040.

5471. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant une ordonnance pour autoriser l'enlèvement des petits embranchements construits à Stonewall pour *John Gunn & E. Williams & Co.*; le petit embranchement de Airdale, construite pour la *William Quarry Co.,* le petit embranchement Gunns, construit pour John Gunn, et le petit embranchement Guntin, construit pour Donald Gunn, tous ces embranchements étant maintenant utilisés par la *Manitoba Quarries, Limited.* (Dossier n° 25167.)

Requête retirée.

5472. Requête de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demandant une ordonnance pour l'autoriser à ne plus avoir d'agent à la station de Elie, Man.

(NOTE.)—La Commission étudiera la demande faite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de reconsidérer l'ordonnance n° 23537, en date du 13 avril 1915. (Dossier n° 4205.58.)

Ordonnance décrétant que toutes les marchandises L.C.L. partant de Elie soient convenablement remisées. La compagnie de chemin de fer est autorisée en attendant une nouvelle ordonnance à enlever l'agent régulier.

5473. Dans l'affaire du croisement de la ligne du *Canadian-Northern* par les voies du petit embranchement du Grand-Tronc-Pacifique desservant la *Union Stock Yards,* dans la cité de Saint-Boniface, Man.

(NOTE.)—La Commission va étudier la demande du Grand-Tronc-Pacifique de reconsidérer l'ordonnance n° 23687, en date du 14 mars 1915. (Dossier n° 18750.)

Décision réservée. La dernière ordonnance de la Commission reste en vigueur en attendant.

5474. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation d'enlever le petit embranchement de la *Beaver Construction Co.,* à Edrans, Man. (Dossier n° 2538.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance n° 23976.

5475. Requête des cultivateurs demeurant le long de l'embranchement de Regina de la compagnie du *Canadian-Northern,* entre Dundurn et Saskatoon, Sask., deman-

dant une ordonnance pour que les voies de garage de Sterhlow, Haultain et Grasswood deviennent des stations d'arrêt sur signal pour les trains du soir et du matin du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25867.)

Pas d'ordonnance. Le *Canadian-Northern* déclare que le service désiré par les requérants est maintenant en vigueur.

5476. Requête de John P. Shultz, de Dalmeny, Sask., demandant une voie de garage, sur la ligne du *Canadian-Northern* entre Dalmeny et Mennon, Sask. (Dossier n° 25749.)

Ordonnance refusant la demande.

5477. Requête des résidants de Lydden, Sask., et des environs demandant une ordonnance pour obliger le Grand-Tronc-Pacifique à avoir une station à cet endroit (Dossier n° 25632.)

Il n'est pas besoin d'ordonnance vu que le Grand-Tronc-Pacifique a déclaré que depuis la déposition de la plainte la compagnie a donné des facilités de garage.

5478. Requête de la Chambre de Commerce de Dumblane, Sask., de la Chambre de Commerce de Hughton, Sask., de la Chambre de Commerce de Wiseton, Sask., des résidants de Forgan, Sask., et du village de Dinsmore, Sask., demandant un meilleur service de wagons sur l'embranchement Elrose-Macrorie du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 19221.115.)

Ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à changer l'horaire de la subdivision d'Elrose de manière que le train qui quitte la jonction Macrorie pour Elrose le jeudi parte le vendredi et que le train qui quitte Elrose pour la jonction de Macrorie le vendredi ne parte que le samedi. Voir ordonnance 23858.

5479. Requête de la Chambre de Commerce de Sibbald, Alb., et de la *United Farmers of Alberta,* Union locale de Glenada n° 518, Union locale de Alsask n° 145 et Union locale de Mere n° 513, demandant un agent de station à Sibbald, Alb., sur la ligne du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25590.)

Ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à nommer un agent de station à Sibbald pour le 1er septembre 1915.

5480. Plainte de la municipalité rurale de Leask, Sask., parce que les équipes de construction ont laissé de grandes excavations sur la réserve du chemin chaque côté de la voie du chemin de fer à un endroit situé à 2 milles au nord du village de Leask, sur l'embranchement de Prince-Albert-Battleford du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25742.)

La Commission décide que lorsque la municipalité construira le grand chemin une ordonnance sera émise pour obliger le *Canadian-Northern* à remplir les excavations faites par ses hommes.

5481. Plainte de Herman Clement, de Eldred, Sask., contre le refus du *Canadian-Northern* d'enclore son emprise dans le quart nord-est de la section 15-53-7 à l'ouest du 3e méridien, embranchement de Shellbrook-Big River. (Dossier n° 9994.224.)

Ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à construire et à entretenir des clôtures chaque côté de l'emprise, dans ledit township, travail qui devra être terminé dans 60 jours de la date de l'ordonnance. Voir ordonnance n° 23764.

5482. Plainte de W. T. Hall, Surbiton, Bratton, Sask., concernant le dommage causé à sa propriété et à ses édifices et le danger des incendies provenant de la construction de l'embranchement Macrorie-Elrose du *Canadian-Northern* à une grande proximité de sa maison. (Dossier n° 19221.157.)

Pas besoin d'ordonnance.

5483. Requête des colons résidant le long du prolongement du *Canadian-Northern* vers le lac Croche entre Canwood et Polworth, Sask., demandant une ordonnance pour obliger le *Canadian-Northern* à enclore l'emprise de sa voie dans ce district. (Dossier n° 9994.223.)

Ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à construire des clôtures de chaque côté de l'emprise de sa voie, entre Canwood et Polsworth, Sask. Les travaux devront être terminés le 27 juillet 1915.

5484. Plainte de E. W. Barker, de Emmaville, Sask., parce qu'il a payé $132 sur un wagon d'effets de colon, y compris 5 chevaux, pesanteur de 24,000 livres, de Willows, Sask., à Turtleford, Sask., via Regina, bien que le connaissement du *Canadian-Northern* en date du 9 mars 1915, n'indique qu'un total de $96.80 soit $56 pour le Pacifique-Canadian et $40.80 pour le *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25799.)

Pas d'ordonnance. Le plaignant est avisé qu'il a droit à un remboursement de $20 de la part de la compagnie de chemin de fer.

5485. Requête des résidants du voisinage de Neola, Sask., demandant un petit quai et une salle d'attente à cet endroit sur la ligne du Grand-Tronc. (Dossier n° 25715.)

Pas d'ordonnance. La compagnie décide d'établir une station régulière en face de la maison des cantonniers et de prendre des mesures pour que les trains puissent obéir à un signal à un endroit commode.

5486. Plainte de la Chambre de Commerce de Provose, Alb., parce que le Pacifique-Canadien a changé son service de trains entre Hardisty et Wilkie en retranchant deux trains. (Un de chaque côté, par semaine.) (Dossier n° 25563.)

Pas d'ordonnance. Le Pacifique-Canadien déclare que le service a été arrangé à la satisfaction des plaignants.

5487. Painte de la Chambre de Commerce de Domrémy, Sask., contre la réduction du service des trains à cet endroit sur la ligne de Grand-Tronc-Pacifique, embranchement Young-Hoey (Dossier n° 25752.)

Pas d'ordonnance. La compagnie du chemin de fer a donné le service requis.

5488. Requête du *Board of Trade* de North-Battleford demandant:—

(a) Que les fruits tapés (abricots, baies, groseilles, dates, figues, pruneaux et raisins) soient soumis aux mêmes tarifs que les pommes tapées ou évaporées dans la liste des tarifs canadiens pour le transport des marchandises.

(b) Que les cartons à œufs et le papier de toilette soient inclus sous le chef d'"épicerie" dans la dite liste. (Dossier n° 25672.4.)

La *Canadian Northern Railway Company* devra déposer une réponse à la plainte et en transmettre une copie aux requérants.

5489. Plainte de la *R. S. McClean Grain Company, Ltd.*, de Saskatoon, à l'effet que les compagnies de chemins de fer refusent d'accorder la permission de moudre en route le grain débarqué à Saskatoon afin d'être pesé à l'élévateur de l'Etat à Saskatoon, et réexpédié. (Dossier n° 25911.)

Voir jugement du commissaire en chef, annexe "C", à l'effet que la convention entre les deux partis semble être juste et équitable et devrait être approuvée.

5490. Requête de Jos. et Hector Ricard demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company,* d'installer une traverse de ferme sur la terre des requérants sur le quart nord-est de la section 28-56-26, à l'ouest du 4e méridien, Alberta. (Dossier n° 18903.93.)

Requête renvoyée.

5491. Plainte de Henry A. South contre la *Canadian Northern Railway Company,* de ce qu'elle n'ait pas clôturé sa voie dans le quart nord-est de la section 21-25-7 à l'ouest du 3e méridien. (Dossier n° 9994.211.)

Ordonnance obligeant la *Canadian Northern Railway Company,* d'ériger et d'entretenir une clôture de chaque côté de sa voie dans le quart nord-est de la section 21-25-7, à l'ouest de 3e méridien; ce travail devra être terminé pour le 27 juillet 1915.

5492. Pétition des résidants d'Eunice, Alberta, à l'effet de protester contre l'emplacement projeté de la nouvelle station sur la voie de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway,* à cet endroit. (Dossier n° 18903.82.)

Pétition renvoyée. Voir jugement du commissaire S. J. McLean, en date du 6 octobre 1915, annexe "C".

5493. Plainte de L. L. Pound, de Ribstone, Alta., contre l'action de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en bloquant la traverse sur le quart nord-est de la section

17-43-2, à l'ouest du 4e méridien, étant la traverse de la voie d'évitement à Ribstone, et en bloquant la traverse sur le quart nord-est de la même section. (Dossier n° 2236.100.)

Plainte retirée.

5494. Requête de John Ratvik, Wetaskiwin, Alta, demandant une ordonnance qui oblige la compagnie du Pacifique-Canadien à construire un quai de chargement à Navarre-Siding, Alta. (Dossier n° 25688.)

Ordonnance autorisant le Pacifique-Canadien à construire une voie d'évitement et un quai de chargement pour le grain. Voir ordonnance 24620.

5495. Pétition des résidants du voisinage d'Entrance, Alta, demandant une ordonnance obligeant le *Canadian-Northern* à clôturer sa voie depuis la borne miliaire 47 jusqu'à la borne 65 à l'ouest de Tollerton, Alta. (Dossier n° 9994.207.)

Ordonnance enjoignant au *Canadian-Northern* d'ériger et d'entretenir des clôtures sur les deux côtés de sa voie depuis la borne milliaire 47 jusqu'à la borne 65, à l'ouest de Tollerton, Alta; ce travail devra être terminé pour le 28 juillet 1915.

5496. Requête de Joseph Dagenais, Morinville, Alta, demandant une ordonnance qui oblige l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry. Co.* à installer une traverse de ferme sur le quart sud-ouest de la seetion 34-55-25, à l'ouest du 4e méridien, Alberta. (Dossiier n° 18903.92.)

Ordonnance refusant la requête.

5497. Requête au nom des résidants de Saint-Albert, Alberta, concernant l'arrivée et le départ des vagons et de la poste, Saint-Albert, Alta. (Dossier n° 25348.)

Aucune ordonnance nécessaire.

5498. Requête de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en vertu de l'article 29 demandant une ordonnance, à l'effet de décharger ladite compagnie de l'obligation de construire près de sa ligne postale, à un endroit entre Tofield et Deville, Alberta, les accommodations exigées par l'ordonnance n° 21937 de la Commission, en date du 29 mai 1914.

Note.—Cette affaire est inscrite afin que la compagnie et M. Waite puissent présenter leurs idées sur la question de l'abrogation de l'ordonnance pour ce qui touche aux accommodations, autres que l'abri qui a déjà été construit. (Dossier n° 19275.)

Référée au chef d'exploitation de la commission pour qu'il fasse rapport sur les accommodations installées par la compagnie.

5499. Concernant l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company.*

La question des taux pour le transport du trafic est inscrite aux fins d'enquête et d'étude tel que requis par le jugement du commissaire en chef. (Dossier n° 18903·76.)

Voir jugement du commissaire en chef, admettant les tarifs tels que déposés, en date du 2 août 1915, annexe " C ".

5500. Requête de l'*Edmonton, Interurban Railway Company,* demandant une reconsidération de l'ordonnance n° 23634 de la commission, en date du 30 avril 1915, qui autorise la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à enlever le losange à l'endroit où la voie de l'*Edmonton Interurban Railway Company* croise la voie du Grand-Tronc-Pacifique, à la rue 27ème dans la cité d'Edmonton, Alta.; et demandant que l'autorisation qui y est accordée ne préjudicie en rien une autre requête pour la réinstallation de ce losange lorsque cela deviendrait nécessaire. (Dossier n° 20921.)

La commission décrète que l'ordonnance n° 23634 reste vigueur. Permission est accordée à l'*Edmonton Interurban Railway Company* de renouveler sa demande lorsqu'elle sera en mesure d'exploiter le chemin de fer.

5501. Concernant la voie blanche de la *Canadian Northern Railway Company* jusqu'à la propriété de *H. H. Cooper & Company,* lopins 231 et 232, bloc 1, *Hudson Bay Reserve, Edmonton,* dont la commission a ordonné la construction lors de ses séances à Edmonton, le 20 novembre 1914.

Note.—La commission prendra en délibéré les conditions de l'arrangement soumis par le *Canadian-Northern* à *H. H. Cooper & Company* au sujet de cette voie d'évitement. (Dossier n° 22372·19.)

La *Canadian Northern Railway Company* devra transmettre aux requérants une copie de la convention faite dans la cause de T. D. Robinson; les réquérants devront déposer leur réponse avant le 28 juin. La compagnie de chemin de fer est autorisée d'exploiter la voie blanche pendant l'intervalle sans préjudice à ses droits.

5502. Requête de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, demandant une ordonnance qui approuve la construction de l'avenue Shand en travers de sa voie dans la cité d'Edmonton, Alta. (Dossier n° 2236.97.)

Ordonnance accordant l'objet de la requête.

5503 Requête de la cité d'Edmonton, Alta, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de prolonger l'avenue Stephen (106ème) sur les voies du *Canadian-Northern* et de l'*Edmonton, Yukon and Pacific Railway* à, ou près de, l'intersection de l'avenue Stephen (106ème) et la rue Twenty-Fourth (124ème) connue anciennement sous le nom de rue Edward. (Dossier n° 25699.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5504. Prise en considération de la question de protection à la traverse du *Canadian Northern* située avenue Ottawa, Edmonton, Alta. (Dossier n° 9437.1263.)

Ordonnance autorisant la cité d'Edmonton d'élever le niveau du trottoir sur les deux côtés de l'avenu Ottawa. Ce travail devra se faire aux frais de la cité; il devra être terminé pour le 22 juillet 1915. L'ordonnance décrète aussi que le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc devront installer aux traverses de leurs voies respectives un modèle amélioré de cloches d'avertissement automatiques; 20 pour 100 des frais de cette installation seront payés à même le fonds des traverses à niveau sur chemins de fer. Voir, Ordonnance n° 23890.

5505. Requête de la *Canadian-Northern Railway Company,* en vertu de l'article 222 de la loi sur les Chemins de fer, demandant l'autorisation de construire une ligne secondaire ou voie blanche à l'usage des parcs à bestiaux dits *Edmonton Stock Yards, Limited,* dans la cité d'Edmonton. (Dossier n° 22372.20.)

Ordonnance accordant la requête.

5506. Plainte contre le Grand-Tronc-Pacifique au sujet des accommodations à la halte de Cooking-Lake. (Dossier n° 21583.)

La commission ordonne au Grand-Tronc-Pacifique d'installer à cette station les accommodations mentionnées dans la preuve, et de ce faire avant le 1er juin 1915.

5507. Pétition des résidants et des receveurs de bestiaux à Hinton, Alta., demandant une ordonnance qui oblige le Grand-TroncPacifique à clôturer sa voie entre les bornes milliaires 967 et 985 à l'ouest de Winnipeg. (Dossier n° 9994.83.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de construire et d'entretenir des clôtures sur les deux côtés de sa voie entre les bornes milliaires 967 et 985, à l'ouest de Winnipeg, et de ce fait avant le 28 juillet 1915.

5508. Requête de la *Hatzic Fruit Growers' Association,* de Hatzic, C.-B., demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à construire une nouvelle gare à cet endroit et y stationner un agent régulier. (Dossier n° 25765.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire une station qui abrite les voyageurs à Hatzic, C.-B.; les plass détaillés devront en être soumis dans un délai de 40 jours après l'émission de l'ordonnance; la compagnie devra également nommer et maintenir un agent à ladite station durant les mois de juin, juillet, août et septembre, chaque année. Voir l'ordonnance n° 24198.

5509. Plainte du conseil municipal de Langley, C.-B., au sujet de l'état de certaines traverses sur la voie du *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* dans cette municipalité. (Dossier n° 25283.)

Aucune ordonnance nécessaire: le différend a été réglé entre les partis.

5510. Requête de la municipalité de Maple-Ridge, C.-B., demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à construire et entretenir une traverse convenable sur sa voie à un endroit où le chemin de fer traverse la grand'route, signalé comme suit: " A partir d'un point où le chemin qui conduit de Steamboat-Landing

traverse la route est et ouest dans le lopin 248, bloc 1, et de là pique à travers le lopin 248, bloc 1, jusqu'au dit Steamboat-Landing." (Dossier n° 25917.)

La commission a déclaré qu'une ordonnance serait émise à l'effet d'autoriser la construction de la traverse en question lorsqu'un quai aura été construit à cet endroit, par l'Etat pour la commodité de la municipalité de Maple-Ridge.

5511. Plainte de l'*Adolph Lumber Company* à l'effet que la *Great-Northern Railway Company* perçoit un taux de $1.10 du 1,000 pieds sur les billes transportées de Mott, C.-B., à Baynes, C.-B., tandis que le contrat avec la compagnie établit un tarif de $1 du 1,000 pieds pour le transport entre ces deux endroits. (Dossier n° 25248.)

Jugement réservé afin de permettre à la compagnie de déposer toute soumission additionnelle qu'elle voudra.

5512. Plainte de la *Kootenay Shingle Company, Limited,* à l'effet que la *Great-Northern Railway Company* refuse de faire une déduction de la pesée à la voie sur toutes les wagonnées de bois d'œuvre et de bardeaux expédiés à des endroits dans l'Est du Canada. (Dossier n° 8799.6.)

La commission ordonne à la compagnie de chemin de fer d'allouer une déduction arbitraire et autorise un remboursement.

5513. Requête de la municipalité de Coquitam, C.-B., demandant qu'elle soit déchargée de l'obligation de solder une partie des gages du gardien de la traverse de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* sur le chemin dit *North-Road* en vue du fait que ladite compagnie a retiré sa demande d'autorisation pour la continuation des travaux à cette traverse. (Dossier n° 572.33.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5514. Plainte de la *Grain Grower's Lumber Company,* de Vancouver, C.-B., à l'effet que dans la note 2 du supplément 45 du tarif n° 1806 de la C..C.C. de F. le Pacifique-Canadien exige une base à pesée plus élevée pour les wagonnées mixtes de bois d'œuvre et de bardeaux à destination d'endroits dans l'ouest du Canada que n'est exigé pour les endroits dans l'Est du Canada dans le tarif n° W. 1615 de la C.C.C. de F. et le tarif Transcontinental n° 1790 de la C.C.C. de F. (Dossier n° 25795.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5515. Plainte de la *Huntting-Merritt Lumber Co., de Vancouver, C.-B.,* à l'effet que la *British Columbia Electric Railway Company,* refuse de fournir des wagons dépassant la longueur "réglementaire", et la propriété du *Great-Northern* et du *Northern-Pacific,* pour des consignations de bardeaux à certains endroits dans l'Est du Canada et dans les Etats-Unis atteints par le Pacifique-Canadien ou ses voies de communication. (Dossier n° 25336.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 24857 et le jugement du commissaire S. J. McLean, annexe "C".

5516. Requête de la *Union Steamship Company* demandant l'approbation d'un plan pour la construction d'un pont pour les piétons depuis le bas de la rue Carrol dans la cité de Vancouver jusqu'à la propriété de la compagnie sur la grève au-dessus de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 12233.)

La Commission a autorisé la cité de Vancouver à faire ces travaux si elle le désire, et a avisé la compagnie requérante de consulter la municipalité à ce propos.

5517. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance qui approuve le croisement de la grand'route sur la voie de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* depuis un point sur le côté nord de la rue Keefer jusqu'à un point situé sur le côté sud de la rue Cordova, dans la cité de Vancouver, C.-B. (Dossier n° 25793.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance 23886.

5518. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., demandant une ordonnance, en vertu de l'article 26A de la loi sur les chemins de fer, qui oblige la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* à commencer la construction d'un terminus, pour marchandises et voyageurs, qui corresponde à la quantité des transactions

qu'elle fait dans la cité de Vancouver, tel que stipulé dans la convention faite et signée par la dite cité et la dite compagnie le 16ème jour de mai, A.D. 1910, conformément aux plans incorporés dans la dite convention et approuvés par la dite Commission, et par une autre convention conclue entre Sa Majesté le Roi, représentée par l'honorable Richard McBride, ministre des Mines pour la province de la Colombie-Britannique, et la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* en date du 9ème jour de février, A.D. 1911. (Dossier n° 572.41.)

Ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer à soumettre, pas plus tard que le 22 décembre 1915, pour l'approbation de la commission, des plans et devis du nouvel emplacement projeté de la gare et des accomodations qui doivent être construites à Vancouver conformément à la convention conclue entre la requérante et la compagnie de chemin de fer. Les travaux devront être parachevés pour le 1er juin 1917. Voir ordonnance n° 23881.

5519. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., demandant une ordonnance modificatrice de l'ordonnance n° 14989 de la Commission, de façon à étendre les limites de livraison des compagnies de messageries à toutes les rues, avenues, etc., passibles pour véhicules dans les limites de la dite cité de Vancouver, C.-B. (Dossier n° 4214.142.)

Ordonnance accordant la requête sans préjudice aux droits qu'a la requérante en vertu de l'ordonnance n° 17840 de la commission. Voir ordonnance 23886.

5520. Plainte du *Board of Trade* de Nanaïmo, C.-B., contre la hausse dans le tarif d'entier parcours jusqu'à Nanaïmo par les récentes additions arbitraires aux taux de Vancouver. (Dossier n° 25926.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 24808.

5521. Requête de John Milsted, James Wm Milsted et Hannah Milsted, tous d'Abbotsford, dans la province de la Colombie-Britannique, en vertu de l'article 235, paragraphe 2, de la loi sur les chemins de fer, demandant une ordonnance qui oblige la *Great-Northern Railway Company* à enlever l'obstruction qui ferme la route à travers la limite est du lopin 8, subdivision du ¼ sud-ouest de la section 22, township 16, district de New-Westminster, province de la Colombie-Britannique. (Dossier n° 25937.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5522. Requête de la cité de Vancouver demandant l'approbation des plans d'une traverse sur la voie du Pacifique-Canadien à la rue Rupert, dans la cité de Vancouver, dans la province de la Colombie-Britannique. (Dossier n° 25939.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5523. Requête de la *Westminster Mill Company Limited,* en vertu de l'article 323 de la loi sur les chemins de fer, demandant une ordonnance qui oblige la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* à modifier le tarif n° 18-B à destination de l'Est pour y substituer certaines conditions; ou une ordonnance qui désavoue certains amendements. (Dossier n° 26020.)

Ordonnance renvoyant la requête, la Commission étant d'avis qu'elle n'a pas de juridiction.

5524. Requête de la commission canadienne des Céréales demandant l'autorisation de construire une voie pour servir les élévateurs et les quais de l'Etat, dans la cité de Vancouver, C.-B., sur l'emplacement qui est indiqué dans le plan daté du 19 mai 1915, et qui est déposé chez la Commission. (Dossier n° 25941.)

Ordonnance accordant la requête, sous réserve des conditions précisées dans la convention conclue entre S.M. le Roi et la *Hastings Shingle Manufacturing Company, Ltd.* Ordonnance n° 22324 annulée. Voir ordonnance 23888.

5525. Requête de la cité de Nanaïmo dans la province de la Colombie-Britannique demandant une ordonnance qui oblige l'*Esquimalt and Nanaïmo Railway Company* à construire un passage souterrain au-dessous de sa voie au chemin dit " Comox Road ". (Dossier n° 9437.1262.)

Affaire référée à l'ingénieur de la commission pour enquête et rapport.

5526. Requête de la *Kootenay Shingle Company, Ltd.,* de Salmo, C.-B., demandant que la commission donne jugement sur la cause de la compagnie contre le *Great-Northern* de ce que ce dernier, lors d'une consignation de bardeaux, n'a pas fourni un wagon des dimensions demandées. (Dossier n° 26018.)

La Commission décide que la compagnie de chemin de fer a fait tout son possible dans les circonstances. Aucune ordonnance n'est émise. Voir jugement du commissaire S. J. McLean, annexe " C ".

5527. Requête du Grand-Tronc demandant une ordonnance qui oblige la *Great-North-Western Telegraph Company* à enlever certains poteaux de télégraphe sur l'emplacement de la voie du Grand-Tronc dans la cité de Montréal, entre la station Bonaventure et Saint-Henri, Qué., lesquels poteaux empiètent sur l'espace libre appartenant à la compagnie. (Dossier n° 24834.1.)

Ordonnance autorisant une marge d'espace libre à côté de la voie pendant trois mois, à partir de la date de l'émission de l'ordonnance de la Commission, subordonnément à la garantie donnée par la compagnie de faire en sorte que ses employés ne s'exposent pas sur les côtés des wagons. Voir ordonnances n° 23868.

5528. Requête des expéditeurs de lait, demandant qu'on reprenne en considération l'ordonnance qui oblige les expéditeurs à fournir un homme pour le déchargement des bidons vides, ainsi que les différentes aspects de cette question. (Dossier n° 16939.1)

La requête demandant la modification de l'ordonnance est renvoyée. Jugement réservé sur la question de déterminer si oui ou non la compagnie devrait fournir un wagon spécial. L'un ou l'autre parti pourra déposer de nouvelles déclarations.

5529. Requête de la cité d'Enderby, C.-B., demandant une traverse depuis l'avenue Evergreen jusqu'au chemin de " Salmon Road ", à Enderby, C.-B., sur la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 24634.)

La requérante discutera cette question avec la compagnie du chemin de fer et tentera d'en arriver à un règlement. En attendant la Commission n'agira pas.

5530. Plainte du *Board of Trade* de Kelowna contre la taxe exigée par le Pacifique-Canadien pour le déplacement des wagons entre le quai à Kelona, C.-B., et les différents entrepôts. (Dossier n° 21250.)

Ordonnance autorisant la compagnie du Pacifique-Canadien à prélever une taxe de $1.75 par wagon pour le service additionnel de l'aiguillage, et de publier et déposer une modification à cet effet, au tarif n° W-2027 C.C.C. de F. Voir ordonnance n° 24488.

5531. Relativement à la plainte de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association* de Nelson, C.-B., demandant que la compagnie du Pacifique-Canadien soit tenue de donner les raisons pour lesquelles, advenant le cas où un expéditeur commande un wagon convenable d'une longueur moindre que la dimension réglementaire pour un chargement moindre que 40,000 livres, et la compagnie fournit un wagon de longueur réglementaire, les taux exigés en paiement de cette consignation ne devraient pas être basés sur le poids réel du chargement, conditionnés par le tarif minimum de 30,000 livres pour les wagons d'une longueur moindre que 36 pieds. (Dossier n° 19475.21.)

La commission ordonne que, si un wagon moins long était commandé et le poids même du chargement était de 34,700 livres, et le connaissement portait 40,000 livres, un règlement devrait être fait, basé sur le poids réel. La demanderesse devra discuter cette question avec la compagnie du chemin de fer.

5532. Plainte de l'*East Kootenay Lumber Company* contre le projet qu'a le Pacifique-Canadien de discontinuer son tarif n° E-1916 C.C.C. de F., applicable au bois en grume pour l'équarrissage et la réexpédition, par le supplément n° 1 de ce tarif, qui fut supprimé par l'ordonnance n° 23468 de la Commission. (Dossier n° 25753.)

Pas d'ordonnance, le différend étant réglé entre les deux partis.

5533. Requête de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association,* de Nelson, C.-B., demandant que le supplément n° 1 du tarif d'accommodation de millage du Pacifique-Canadien, n° W-2028 C.C.C. de F., soit modifié de façon à stipuler que les

planches sèches chargées sur des fourgons d'une longueur moindre que 36 pieds, soient transportées à un poids minimum de 30,000 livres par wagon. (Dossier n° 19475.20.)

Pas d'ordonnance, le différend étant réglé entre les deux parties.

5534. Requête de L. H. Congreave, de Sicamous, C.-B., demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à désigner un endroit convenable sur la plate-forme pour recevoir les hôtes en destination de son hôtel. (Dossier n° 26028.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5335. Requête de N. K. Luxton, au nom des cochers, de place et d'hôtel, à Banff, Alta., demandant que la commission accorde une audition à la question des privilèges de plate-forme à la gare de cet endroit, sur la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 26024.)

Ordonnance renvoyant la requête.

5336. Requête des cultivateurs, des éleveurs et des marchands de Bowell, Alta., et des entours, demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à nommer un agent à cet endroit. (Dossier n° 11004.)

La Commission a décidé qu'une ordonnance n'était pas nécessaire.

5537. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant la permission de fermer la gare et de reprendre l'agent de New-Dayton, Alta., jusqu'à ce que le mouvement du grain commence en 1915. (Dossier n° 4205.53.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 24368.

5538. Requête de J. V. McHugh, de Calgary, Alberta, demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à ériger une gare à Navarre-Siding, Alta. (Dossier n° 28565.)

La Commission a décidé de ne pas émettre d'ordonnance. Permission est accordée de renouveler la requête lorsque seront posées les nouvelles voies mentionnées dans le procès-verbal.

5539. Requête du *Board of Trade* et autres, de Stanmore, Alta., demandant une ordonnance qui oblige le Canadian-Northern à fournir des parcs à bestiaux, à Stanmore, Alta. (Dossier n° 25482.)

La Commission a ordonné à la compagnie d'installer un parc à bestiaux, à un seul enclos, à cet endroit.

5540. Requête de A. H. Mayland, et autres, de Calgary, Alta, demandant à la Commission d'enjoindre à la compagnie du Pacifique-Canadien de refaire l'ordre des jours consacrés à l'expédition des bestiaux à destination de Calgary. (Dossier n° 25594.)

La Commission a ordonné que l'affaire reste en délibéré et que les partis intéressés essaient d'en arriver à un arrangement avec la compagnie du chemin de fer. Si le différend ne peut se régler de cette façon, la Commission le reprendra.

5541. Plainte de l'*Alberta Farmers' Co-operative Elevator Company,* de Calgary, Alta, que le Pacifique-Canadien a rejeté la demande de H. Eby, de Carstairs, qui réclamait une indemnité pour la perte dans le poids d'une wagonnée de pourceaux, P.-C. 267090, partie de Carstairs, le 2 février 1915, ladite perte provenant de ce que le wagon fut indûment retardé après son arrivée au parc d'Alyth. (Dossier n° 25922.)

La Commission n'agit pas, le différend étant réglé.

5542. Requête de la *Riverside Lumber Company,* de Calgary, Alta, demandant l'addition du bois d'œuvre commun, au tarif L.L.C., 4ème, L.C. 10ème classe, à la liste des matériaux de construction, page 112 de la classification canadienne des marchandises n° 16, connexement au règlement 2, page 47, de façon à faire provision pour l'expédition du bois d'œuvre avec les matériaux de construction ainsi classifiés, aux taux de la 10ème classe, en wagonnées mixtes, entre des endroits à l'ouest de Port-Arthur. (Dossier n° 19367.40.)

Affaire ajournée à la demande de la compagnie requérante.

5543. Application du *Board of Trade* de Domremy relative au service de chemin de fer donné par le Grand-Tronc-Pacifique à cet endroit, de Young à l'embranchement Hoey. (Dossier n° 25752.)

Pas d'ordonnance. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a déclaré que le service demandé a été accordé.

5544. Requête de la corporation de la cité d'Edmonton, dans la province d'Alberta, en vertu de l'article 237 de la loi sur les chemins de fer, demandant l'autorisation de construire un chemin public à travers le parc du *Calgary and Edmonton Railway,* en dedans des limites de la cité, afin d'ouvrir l'avenue Athabasca. (Dossier n° 22436.)

Les parties devront classer la cause en ce qu'elle a de réglé et la Commission traitera des deux clauses en dispute.

5545. Plainte de E. W. Hogan, de Banning, Ont., contre l'action du *Canadian-Northern* qui a enlevé son agent à cet endroit. (Dossier n° 24432.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23978.

5546. Requête du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation de poser des rails en travers des rues May et Ridgeway, Fort-William, Ont., et

En l'espèce: la question de dommages aux propriétaires du lopin n° 32, référée à son honneur M. le juge O'Leary. (Dossier n° 20538.)

La Commission n'agit pas; le différend étant réglé entre les parties.

5547. Requête de la cité de Fort-William, Ont., en vertu de l'article 29 demandant une ordonnance annulant l'ordonnance n° 23376, en date du 2 mars 1915, qui enjoint à la cité de Fort-William de paver et de drainer un souterrain, a ses propres frais, à l'endroit où la voie du Pacifique-Canadien traverse l'avenue Syndicate, Fort-William, Ont., demandant aussi un appel à la cour Suprême du Canada sur la question de juridiction et un appel à la cour Suprême du Canada, en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 56 sur une question de droit.

Ordonnance accordant la suspension de l'ordonnance n° 23376.

5548. Dans l'affaire de la requête de la cité de Fort-William demandant l'approbation du croisement de son chemin de fer électrique et le *Canadian-Northern,* à l'avenue Victoria et la rue Vickers, ainsi qu'à l'intersection de la rue Franklin dans la cité de Fort-William, Ont.

(Note.)—La Commission étudiera la question du retard de l'installation de l'outillage de déclenchement à la rue Vickers et l'avenue Victoria, en attendant que l'emplacement de la gare ait été déterminé. (Dossier n° 21135.)

Ordonnance accordant la requête de la compagnie.

5549. Requête de la *Mount McKay Products, Ltd.,* de Fort-William, Ont., et de la cité de Fort-William, Ont., en vertu des articles 226, 227 et 237, demandant une ordonnance qui confirme la convention de la vente à la corporation de la cité de Fort-William par la *Mount McKay Products, Ltd.,* d'une part de moitié dans une partie de la voie de chargement construite en vertu de l'ordonnance n° 20879 de la Commission, en date du 28 novembre 1913, et demandant l'émission de toute autre ordonnance qui serait nécessaire ou avantageuse dans les circonstances, relativement à l'utilisation de cette voie blanche par la corporation de la cité de Fort-William. (Dossier n° 22317.10.)

Référée au département d'Exploitation de la Commission pour étude et rapport. Ordonnance permettant à la cité de Fort-William d'utiliser la voie pour le service de la carrière.

5550. Requête du *Board of Trade* de Fort-William demandant une extension des limites de collection et de livraison pour les compagnies de messageries en exploitation à Fort-William, limites telles que définies par l'ordonnance n° 14998 de la Commission, en date du 10 août 1911. (Dossier n° 4214.96.)

La Commission a décidé à ne pas agir dans cette affaire puisque la Commission est à étudier toute la question des limites de livraison pour les compagnies de messageries.

5551. Plainte de *J. B. Ostrander & Co.,* de Winnipeg, Man., à l'effet que les compagnies de chemins de fer refusent de déplacer d'un élévateur à un autre les wagons chargés de grain, après que ces wagons arrivent dans les parcs au bord du lac. (Dossier n° 25614.)

Ordonnance renvoyant la plainte. Voir ordonnance n° 24277.

5552. Plainte de la *F. A. Guy Grain Co.,* de Fort-William, Ont., contre l'augmentation de $5 à $6 dans le tarif minimum qu'exige le Pacifique-Canadien pour l'aiguillage des wagons de grain entre les élévateurs à Port-Arthur, Fort-William et Westfort, Ont. (Dossier n° 25871.)

La Commission a décidé qu'aucune ordonnance n'est nécessaire.

5553. Requête de la corporation de la cité de Fort-William, dans la province d'Ontario, en vertu de l'article 237 de la loi sur les Chemins de fer, demandant l'autorisation d'ouvrir les rues Walsh et Isabella, dans ladite cité, en travers de la voie du *Canadian-Northern.* (Dossier n° 25980.)

Ordonnance autorisant la corporation à construire et entretenir, à ses propres frais, la rue Walsh en travers de la voie du *Canadian-Northern.* La demande d'ouvrir la rue Isabella est renvoyée. Voir ordonnance 23938.

5554. Plainte des Frères Beatty de Fergus, Ont., contre les taux sur les fontes de fer malléable, L.L.C., d'Oshawa à Fergus. (Dossier n° 25613.)

Jugement réservé.

La décision sera prise après rendement du verdict dans la cause des taux de l'est.

5555. Requête de l'*Imperial Oil Co., Ltd.,* demandant une ordonnance qui désavoue la perception d'une taxe de $2 du wagon pour l'aiguillage entre St. Stephens, N.-B. et la voie de chargement des requérants, puisque sur ce trafic à la wagonnée la compagnie du Pacifique-Canadien a reçu une allocation de halage, tel qu'il est indiqué dans le supplément 13 du tarif de cette compagnie, n° E-2646, C.C.C. de F. (Dossier 24672.)

Cause ajournée indéfiniment.

5556. Requête de la *Standard Paint Co.* de Montréal, P.Q., demandant pour les matériaux à converture traités, en wagonnées, des taux, aux endroits à l'ouest de Port-Arthur, qui ne dépassent pas les taux exigés pour les couvertures en asbeste en wagonnées, dans le tarif actuel d'accomodation. (Dossier n° 25576.)

Jugement réservé.

5557. Requête de la compagnie du Grand-Tronc demandant un règlement de la Commission relativement à la perception des frais de surestarie sur des wagons particuliers stationnés sur des voies d'évitement particulières. (Dossier n° 1700.99.)

Voir jugement du commissaire en chef adjoint, annexe "C".

5558. Plainte de l'*Atlantic Sugar Refineries, Ltd,* contre l'augmentation du tarif du P.-C. sur le sucre, L.C., de Saint-Jean, N.-B. à St. Stephen, N.-B., de 6 à 10 cents.

Requête renvoyée.

5559 Discussion de la question de l'opportunité de continuer à publier les tarifs de faveur, sans parler de l'aiguillage en commun, ou de publier une échelle de taux applicable aux parties faisant la livraison et une échelle plus élevée concernant la livraison faite par aiguillage en commun (Dossier n° 6713.98.)

En suspens.

5560. Requête du township de Raleigh, Ont., en vertu de l'article 238, demandant une ordonnance qui oblige la *Michigan Central Railroad Company* à fournir et construire une protection convenable pour le passage à haut niveau à cet endroit où la ligne traverse le chemin latéral du centre du township de Raleigh, dans le village incorporé de Buston, Ont. (Dossier n° 9437.136.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie *Michigan Central Railroad* d'installer une cloche électrique à la dite traverse d'ici au 19 septembre 1915, 20 pour 100 de la dite installation devant être prélevé du *Railway Grade Crossing Fund* et le reste devant être payé par la compagnie de chemin de fer.

5561. Plainte du *Board of Trade* de Brigden, Ont., au sujet du service des trains de voyageurs du *Michigan Central Railway Company* sur son embranchement de Saint-Clair. (Dossier n° 25851.)

La Commission n'a rendu aucune décision vu le rapport du chef d'exploitation soumettant que le trafic actuel à l'endroit désigné n'était pas assez important pour lui permettre de recommander d'ajouter des trains au service.

5562. Dans l'affaire relative à la traverse du *Michigan Central Railroad Company,* à la rue Park, à l'est des limites de la cité de Saint-Thomas, Ont. La compagnie de chemin de fer devrait expliquer pourquoi elle ne devrait pas installer une cloche électrique à l'intersection de ses voies principales et que les hommes de l'équipe des trains ne soient pas tenus à se tenir à la traverse du chemin de fer pour indiquer au moyen de pavillons les manœuvres d'aiguillage. (Dossier n° 9437.963.)

Ordonnance rendue enjoignant au *Michigan Central Railroad Company* d'installer une cloche électrique à la dite intersection et de l'entretenir à ses propres frais; la cloche devra être installée d'ici au 20 septembre 1915; tous les mouvements des manœuvres d'aiguillage devront être signalés au moyen d'un pavillon placé à la traverse; 20 pour 100 de l'installation de la cloche électrique seront prélevés à même le *Railway Grade Crossing Fund* et la balance sera payée par la compagnie du chemin de fer. Voir l'ordonnance n° 24004.

5563. Plainte du *Board of Trade* de London, Ont., exposant que les taux des compagnies de messageries sont injustes à l'égard des expéditeurs de London en étant plus avantageux pour les expéditeurs de Toronto. (Dossier n° 4214.491.)

Ordonnance rendue refusant la requête. Voir l'ordonnance n° 24236.

5564. Requête du conseil municipal de la cité de London, Ont., pour faire approuver les plan et profil de l'égoût pour les eaux de pluie devant être construit de manière à longer et traverser la voie et l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien dans la cité de London, Ont. (Dossier n° 25881.)

Ordonnance conformément au jugement rendu par le commissaire en chef lors de l'audition de la cause.

5565. Requête de la *London Railway Commission* pour qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à la *London and Lake Erie Railway Company* d'élever ses fils de trolley à l'endroit où ils croisent la voie du *London and Port Stanley Railway* à la rue Talbot, à Saint-Thomas, Ont. (Dossier n° 25542.34.)

La Commission décida que les parties en cause soumettront la chose à l'ingénieur électricien de la Commission et qu'aucune ordonnance ne sera rendue avant d'avoir son rapport.

5566. Requête de la *London Railway Commission* pour faire approuver le plan montrant le point d'intersection des lignes du *London and Port Stanley Railway* et du *St. Thomas Street Railway,* à la rue Talbot, à Saint-Thomas, Ont.

(NOTE.)—La Commission entendra les objections de la cité au sujet de la forme du passage à haut niveau à cette traverse. (Dossier n° 2542.37.)

La Commission ordonna aux parties intéressées de soumettre la question à l'ingénieur électricien de la Commission et il ne sera émis aucune ordonnance avant la réception de son rapport.

5567. Requête de la *London Railway Commission* pour faire approuver le plan désignant l'endroit où le *London and Port Stanley Railway* désire traverser le *St. Thomas Street Railway,* à la rue Elm, St. Thomas, Ont.

(NOTE.)—La Commission entendra les objections de la cité au sujet de la forme du passage à haut niveau qui doit être construit à cet endroit. (Dossier n° 25542.38.)

La Commission ordonna aux parties intéressées de soumettre la question à l'ingénieur électricien de la Commission, et il ne sera émis aucune ordonnance avant la réception de son rapport.

5568. Requête de la *London Railway Commission* pour faire approuver le plan désignant l'endroit où le *London and Port Stanley Railway* se propose de traverser la ligne du *St. Thomas Street Railway,* à la rue Wellington, St. Thomas, Ont.

(NOTE.)—La Commission entendra les objections de la cité au sujet de la forme du passage à haut niveau que la compagnie veut construire à cet endroit. (Dossier n° 25542.42.)

La Commission ordonna aux parties intéressées de soumettre la question à l'ingénieur électricien de la Commission: cette dernière n'émettra aucune ordonnance avant de recevoir son rapport.

5569. Requête de la *London Railway Commission* pour une ordonnance autorisant le *London and Port Stanley Railway* de faire circuler ses trains et ses wagons mûs par l'électricité sur les voies du chemin de fer du Grand-Tronc, à London, Ont.

(NOTE.)—La Commission entendra la plainte du Grand-Tronc alléguant que les requérants n'ont pas déposé les plans désignants l'emplacement de la voie et l'endroit où seront les poteaux de cette partie de la ligne située entre les rues Wellington et Colbourne, et que des tours ont été érigées entre les rues Waterloo et Wellington, sur la propriété du Grand-Tronc; et que de plus la voie de halage du Grand-Tronc, entre les rues Wellington et Waterloo, avait été détruite par l'érection de poteaux pour les fils de traverse et par les fils d'étai. (Dossier n° 25649.)

Pas d'action prise.

5570. Requête de la *London Railway Commission,* en vertu de l'article 235, demandant l'autorisation de construire une voie de halage du côté nord de la rue Bathurst, à partir de la jonction de la ligne du *London and Port Stanley Railway,* sur la rue Bathurst, près de la rue Burwell, pour se rendre vers l'est jusqu'à la rue Adélaïde; aussi une deuxième voie du côté nord de la rue Bathurst, entre les rues Wellington et Richmond; enfin une autre voie dans la moitié nord de la rue Bathurst à partir du terminus de la ligne à la rue Richmond, gagnant vers l'ouest jusqu'à la rue Thomas. (Dossier n° 25649.3.)

Ordonnance rendue autorisant la *London Railway Commission* de construire des voies de halage sur le côté nord de la rue Bathurst à la condition de ne placer aucun rail en dedans de 16 pieds au sud de cette ligne; et avec l'entente que si la circulation sur ce tronçon nuisait en aucune façon quelconque au libre accès sur ces propriétés, ou soulèverait toute autre objection, les griefs pourront être soumis à la Commission. Voir ordonnance n° 24110.

5571. Requête du *Board of Trade* de Mimico, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de fournir, à sa gare de Mimico, des moyens convenables et sûrs qui puissent permettre d'embarquer sur les trains ou d'en débarquer sans courir le risque d'être frappé par les convois rentrant ou par les locomotives allèges. (Dossier n° 24669.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc de remettre sa gare de Mimico à l'endroit qu'elle occupait autrefois au sud de la voie. Voir l'ordonnance n° 24114.

5572. Requête de la corporation municipale du township d'York, Ont., demandant une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc d'installer et entretenir une cloche ou aucun autre genre de protection pour le trafic traversant ou suivant l'avenue Eglington où les dites lignes de chemin de fer traversent la dite avenue entre le lopin n° 1, du côté ouest de la rue Yonge, et le lopin n° 40, sur la 3ème concession de la baie, dans le township d'York, Ont. (Cause ajournée.) (Dossier n° 9437.1244.)

Ordonnance rendue amendant l'ordonnance n° 24000 du 27 juillet 1915, de manière à obliger les deux compagnies à installer chacune sur sa voie, des cloches fonctionnant automatiquement, à l'endroit de la dite intersection; 20 pour 100 de l'installation seront payés à même le *Railway Grade Crossing Fund.* Voir l'ordonnance n° 24092.

5573. Requête de la ville de Milton, Ont., demandant une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien de donner un meilleur service de trains à cet endroit. (Dossier n° 25280.)

La Commission n'a pas jugé nécessaire d'émettre une ordonnance.

5574. Plainte de la corporation de Georgetown, Ont., pour empêcher la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc de prendre possession de l'une des rues de cette ville, ainsi qu'au sujet de son refus de construire un pont élevé et de la négligence de la dite compagnie du Grand-Tronc en laissant un remblai élevé sans clôture ou autre moyen de protection. (Dossier n° 25818.)

La question est en suspens à la demande des requérants afin de donner aux intéressés le temps de prendre une décision.

5575. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu de l'article 258 pour faire approuver le plan de la gare projetée pour les voyageurs et les marchandises à North-Bay, Ont. (Dossier n° 26005.)

Ordonnance rendue approuvant les gares de la compagnie requérante pour les voyageurs et les marchandises, à North-Bay, Ont. Voir l'ordonnance n° 24155.

5576. Plainte de M. J. W. Edwards, M.P., au sujet de la circulation des trains de voyageurs du *Canadian Northern Railway* entre Sydenham, Harrowsmith-Junction et Kingston, Ont.

(NOTE.)— La compagnie *Canadian Northern Railway* est requise de donner les raisons pour lesquelles les termes du règlement, savoir:—

> "La dite compagnie devra faire circuler un train pour les voyageurs et les marchandises partant de la dite gare (Sydenham) le matin, et un autre train devant y revenir l'après-midi, pour faire le raccordement avec les trains passant à Harrowsmith tous les jours de semaine excepté le dimanche."

ne devraient pas être respectés par la compagnie. (Dossier n° 21660.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* de payer au township de Goughborough la somme de $5,000. Voir l'ordonnance n° 24397.

5577. Requête du *Board of Trade* de Port-Hope, Ont., demandant une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc d'établir un aiguillage en commun sur leurs voies respectives dans la ville de Port-Hope, Ont. (Dossier n° 6713.63.)

Jugement réservé.

5578. Requête de la ville de Cobourg, Ont., demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien d'accorder l'avantage de l'aiguillage en commun à Cobourg.

(NOTE.)—La Commission prendra en considération les termes d'après lesquels il sera ordonné au Grand-Tronc de faire l'aiguillage de ses wagons de la voie ou allant à la voie de l'Esplanade, dans la ville de Cobourg. (Dossier n° 6713.41.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc de faire l'aiguillage en commun avec toute autre compagnie de chemin de fer dont la ligne sera reliée à Cobourg à la demande faite par écrit par le maire ou le greffier de la municipalité. Ordonnance n°21976, datée le 12 juin 1914, par la présente révoquée. Voir l'ordonnance n° 24104.

5579. Requête de George Webb, Toronto, Ont., demandant une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire un rameau se rendant à la carrière du requérant à Toronto, Ont. (Dossier n° 22333.26.)

La Commission n'a rendu aucune ordonnance.

5580. Requête de la compagnie du chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto,* en vertu des sections 284, 285, 317, 318, 333 et 334, demandant une ordonnance pour le transport du trafic entre le bassin des commissaires du havre de Toronto, situé à l'embouchure de la rivière Don, telle que détournée de son cours, lequel bassin doit être loué à la compagnie requérante, et les cours du *Canadian Northern Ontario Railway* situées sur la rue Cherry, dans la cité de Toronto, Ont. (Dossier n° 3498.28.)

La Commission a décidé que les services du trafic des compagnies des chemins de fer intéressés devront considérer et établir, si possible, une échelle de taux. Après cela la Commission prendra une décision au sujet de cette question.

5581. Requête du Grand-Tronc, en vertu de l'article 176, demandant l'autorisation de faire circuler ses trains conjointement avec ceux du Pacifique-Canadien sur la voie d'évitement de l'avenue Pardee, Toronto, Ont., au sud de la rue Liberty, pour les besoins de la *Canada Metal Company, Limited,* laquelle voie d'évitement le Pacifique-Canadien a été autorisé à construire en vertu de l'ordonnance n° 13152, du 27 février 1911. (Dossier n° 12259.)

Ordonnance rendue accordant la requête aux conditions prescrites dans l'ordonnance et autorisant la compagnie requérante à faire immédiatement usage de la dite voie. Voir l'ordonnance n° 24037.

5582. Requête de F. C. Clarkson, de Toronto, Ont., demandant ordonnance révoquant l'ordonnance de la Commission du 5 mai 1914, relativement à l'expropriation du terrain pour le viaduc de Toronto. (Dossier n° 588.30.)

Ordonnance rendue révoquant l'ordonnance du 2 juillet 1914, en ce qui concerne l'autorisation donnée au *Toronto Terminal Railway* d'exproprier le dit terrain. Voir l'ordonnance n° 24087.

5583. Plainte de *S. Frank Wilson & Sons,* Toronto, Ont., au sujet du compte demandé par la *Bell Telephone Company of Canada,* pour l'installation d'un service souterrain pour le nouvel édifice situé au coin des rues Haydon et Yonge, Toronto, Ont. (Dossier n° 3574.154.)

La Commission n'a pas jugé nécessaire d'émettre une ordonnance.

5584. Plainte de Carroll Bros., de Buffalo, N.-Y., contre l'augmentation du tarif du Grand-Tronc pour le transport du sable et de la pierre concassée de Sherks, Ont., à Black-Rock et Buffalo, N.-Y., soit de 1½ cents à 1⁶⁄₁₀ cents par 100 livres. (Cause ajournée.) (Dossier n° 25075.)

Plainte rayée de la liste.

5585. Plainte de la *World Newspaper Company of Toronto, Limited,* alléguant que le Grand-Tronc se propose, à partir du 27 juin 1915, de discontinuer son train de 4.25 a.m. pour le service de journaux de Toronto à Hamilton à moins de payer plus cher pour ce service; et

Dans l'affaire de l'ordonnance de la Commission n° 23898, du 29 juin 1915, enjoignant au Grand-Tronc d'accorder à la *World Newspaper Company* un service de distribution pour son journal sur le train connu sous le nom de "Courrier Volant" (Flying Post) de Toronto à Hamilton, au prix de $22 par voyage entier.

(NOTE.)—La Commission entendra les représentations de la *Globe Printing Company* et celles de *The Mail Printing Company of Toronto.* (Dossier n° 4214.492.)

5586. Requête de *Vaughan Sand and Gravel Company, Ltd.,* en vertu des articles 322 et 323, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de réajuster et diminuer son tarif pour le transport du sable et du gravier de la compagnie requérante. (Dossier n° 25705.)

Pas de décision prise, la compagnie de chemin de fer acceptant le taux de quarante-cinq cents en attendant le jugement à être rendu dans la cause des taux de l'est.

5587. Requête de *Toronto Livestock Exchange, the Lives Sotck Shipper's Association,* d'Ontario, et autres, pour une ordonnance désavouant l'impôt de $2.50 pour le nettoyage et la désinfection des wagons à simple plancher, ou pour les wagons fermés, et de $4.00 pour les wagons à double plancher que la compagnie se propose de se faire payer à la suite d'une échelle de taux qu'elle a publiée et déposée, la dite échelle ayant été suspendue en attendant la décision de la Commission. (Dossier n° 26059.)

Ordonnance rendue enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer tombant sous la juridiction de la Commission de publier et déposer une échelle de taux amendée exigeant le paiement d'une somme ne dépassant pas 75 cents pour nettoyer et désinfecter tout wagon ayant servi au transport d'animaux sur pieds; cette échelle de taux devra indiquer en note que cette somme est payable lorsque conformément aux règlements fédéraux, provinciaux, ou municipaux, il est nécessaire de procéder au travail en question.

5588. Requête des représentants législatifs des employés sur les trains demandant une ordonnance devant déterminer la longueur maximum des trains circulant sur les lignes de chemin de fer tombant sous la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. (Dossier n° 1750.42.)

Jugement réservé.

5589. Requête d'Alice McEwen et D. J. C. McEwen, en vertu des articles 252 et 253, pour qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à la compagnie *Lake Erie and Northern Railway* de construire une traverse à haut niveau sur leur ferme à l'ouest de Mount-Pleasant-Road, dans le township de Brantford, sur la ligne *Lake Erie and Northern Railway.* (Dossier n° 18034.99.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie *Lake Erie and Northern Railway* d'ériger une traverse convenable pour cette ferme à un endroit situé à 80 pieds au nord de l'allée actuelle, les requérants devront fournir à cette fin une allée au delà des limites de l'emplacement de la voie de la compagnie pour se rendre au pont. Voir l'ordonnance n° 24143.

5590. Plainte d'Albert Mittlefehldt, de Wellandport, township de Gainsboro, Ont., au sujet d'un passage pour les animaux au creek, ou près du creek, censé traverser la terre du requérant sur les lopins 4 et 5, dans la 2ème concession du dit township de Gainsboro. (Dossier n° 24560.34.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire une allée pour les animaux de 6 pieds de large sans empiètement tel qu'énoncé dans l'ordonnance; ce travail devra être terminé le 31 août 1915. Voir l'ordonnance n° 24019.

5591. Plaintes de *Young & Eggleston,* et de *Ford & Featherston,* tous deux de Hamilton, au sujet des taux de 3 cents par 100 livres pendant la première semaine, et de 6 cents par 100 livres pendant chaque semaine consécutive imposés par les compagnies de chemins de fer pour garder les coffres-forts en fer en entrepôt à divers endroits. (Dossier n° 25315.)

Rayée de la liste.

5592. Requête de la compagnie *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway,* en vertu des articles 221, 222 et 223, demandant l'autorisation de construire un embranchement à partir d'un endroit situé sur la voie principale de la compagnie requérante dans la ville de Dunville, Ont., dans le lopin du parc n° 6, traversant ensuite les terrains que la compagnie requérante a récemment achetés de Johnina Dime et Joan McDowell, traversant encore les terrains de la *Canadian Engines, Limited,* et continuant le long de la rue Forest jusqu'à la jonction avec un embranchement de la compagnie du Grand-Tronc, pour les besoins de la *Dominion Canners, Limited.* (Dossier n° 25896.)

Ordonnance rendue accordant la requête sujet aux conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24025.

5593. Requête de *T. H. & B. Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire, entretenir et exploiter un embranchement, ou une voie, dans le township de Moulton, partant de la ligne principale de la compagnie requérante (division Erié et Ontario) immédiatement au nord de la gare de Diltz jusqu'aux terrains de la compagnie du Grand-Tronc de manière à faire une jonction avec la ligne de cette dernière afin de permettre à la compagnie requérante de faire l'échange du trafic à la jonction projetée avec la ligne de chemin de fer Wabash. (Dossier n° 6713.100.)

Requête refusée.

5594. Requête de *T. H. & B. Railway Company,* en vertu de l'article 29, demandant qu'une ordonnance soit rendue modifiant l'ordonnance n° 23004 du 19 décembre 1914, en autorisant de se dispenser des services d'un gardien les dimanches, et de 8.15 p.m. à 7 a.m. sur semaine, à l'intersection de la ligne de la compagnie du Grand-Tronc (ligne aérienne exploitée en commun par le Grand-Tronc et la *Wabash Railway Company,* au mille 9·80 de la ligne Erié et Ontario, et 34·5 de l'embranchement Grand-Tronc et Wabash, dans le township de Moulton, Ont., près de Diltz. (Dossier n° 24560.1.)

Ordonnance rendue que tant que les conditions du trafic à la dite intersection ne changeront pas les compagnies pourront se passer des services d'un gardien tel qu'énoncé dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24031.

5595. Requête de la *Erie and Ontario Railway Company,* en vertu des articles 26 et 246, demandant une ordonnance prohibant à la Commission d'Energie Hydro-Electrique d'Ontario de maintenir et exploiter sa ligne de transmission d'énergie électrique à haute tension ainsi que ses fils au-dessus de cette partie de la voie ferrée de la compagnie requérante qui traverse le lopin 32, 5ème concession, du township de Gainsboro à moins d'obtenir de la Commission l'autorisation permettant à la dite commission

Hydro-Electrique de construire la dite ligne et transmission d'énergie électrique à travers la voie ferrée de la compagnie requérante. (Dossier n° 25369.)

Jugement réservé.

5596. Requête de la *Dominion Sheet Metal Company of Hamilton, Ont.,* demandant d'inclure leur fabrique en dedans des limites du district de perception et de livraison gratuite des compagnies de messageries à Hamilton, Ont. (Dossier n° 4214.110.)

La question est en suspens en attendant l'inspection que fera faire le service du trafic de la Commission.

5597. Requête de *T. H. & B. Railway Company,* en vertu des articles 221, 222 et 223, demandant l'autorisation de construire un embranchement dans la cité de Hamilton, Ont., à partir d'un endroit à l'ouest de la rue Birmingham sur la ligne de ceinture de l'est de la requérante jusqu'aux terrains de sir John M. Gibson, pour les besoins de la *Canadian Horseshoe Company, Limited.* (Dossier n° 22581.15.)

Jugement réservé.

5598. Requête de la corporation de la cité de Hamilton, Ont., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie *T. H. & B. Railway* de placer des gardiens et des barrières à l'intersection de la rue Barton, par la ligne ou embranchement nord de la compagnie, dans la dite cité de Hamilton, Ont. (Dossier n° 18946.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir l'ordonnance n° 24032.

5599. Requête de la cité de Hamilton, Ont., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie *T. H. & B. Railway* et au Pacifique-Canadien de construire un pont à piétons prolongeant la ligne de la rue Ordnance, dans la cité de Hamilton, au-dessus de la voie de ces compagnies, à l'intersection de la rue Ordnance et de l'embranchement de Toronto, de la compagnie *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* et de la voie de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 25383.)

Jugement réservé, la Commission devant visiter les lieux.

5600. Requête de la cité de Hamilton, Ont., pour une ordonnance amendant la clause 2 de l'ordonnance rendue par la Commission le 7 janvier 1915, enjoignant à la compagnie *Hamilton Radial Electric Railway* de replacer ses rails à l'endroit désigné pour eux à Sherman-Inlet, dans la cité de Hamilton, et à la *Hamilton Cataract Power, Light and Traction Company* d'ériger sa ligne de transmission dans la nouvelle localité. (Dossier n° 17347.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* d'arranger de nouveau à ses frais les arcs du viaduc en bois au-dessus de la ligne de la compagnie requérante à Sherman-Inlet, Hamilton, Ont., les travaux devront être terminés le 8 novembre 1915. Voir l'ordonnance n° 24150.

5601. Requête de la cité de Hamilton, Ont., en vertu des articles 247 et 248, demandant une ordonnance pour obliger la *Great Northwestern Telegraph Company* à enlever ses poteaux, fils et câbles de certaines parties des rues King, Main, James et Merrick, dans la cité de Hamilton, Ont. (Avis sera donné.) (Dossier n° 19723.)

Soumis à l'ingénieur électricien de la commission pour faire rapport.

5602. Requête de la cité de Hamilton, Ont., en vertu des articles 247 et 248, demandant une ordonnance pour obliger la compagnie de télégraphe du Pacifique-Canadien à enlever ses fils de certaines parties des rues King et James, à Hamilton, Ont. (Avis sera donné.) (Dossier n° 19724.)

Soumis à l'ingénieur électricien de la commission pour faire rapport.

5603. Requête de la cité de Hamilton, Ont., en vertu des articles 247 et 248, demandant une ordonnance pour obliger la *Bell Telephone Company of Canada,* à enlever ses fils de certaines parties des rues dans la cité de Hamilton, à savoir:

York, Market, King, Main, Jackson, Catharine, Bowen, John, Highson, James, McNab, et Bay. (Avis sera donné.) (Dossier n° 19725.)

Soumis à l'ingénieur électricien de la commission pour faire rapport.

5604. Requête de la corporation de la cité de Hamilton, Ont., demandant une ordonnance qui enjoint à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada,

d'établir et entretenir des barrières avec des gardiens à l'intersection de la rue Barton et de l'avenue Feruson où la voie ferrée de la compagnie (division nord et nord-est) croise ladite rue Barton, ce qui est la partie de terrain primitivement cédée pour le chemin entre les première et deuxième concessions du township de Barton, Ont. (Dossier n° 5824, casier n° 2426.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc d'installer des barrières à la dite intersection devant fonctionner de jour et de nuit sous la surveillance de gardiens nommés par la requérante; les travaux doivent être terminés le 28 octobre 1915; 20 pour cent de l'installation seront payés à même le *Railway Grade Crossing Fund.* Voir l'ordonnance n° 24029.

5605. Requête de la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company,* demandant une ordonnance dans le but d'amender l'ordonnance rendne par la commission le 28 juillet 1915, de manière à biffer les chiffres " 6-25 " à la cinquième ligne du paragraphe statutaire de ladite ordonnance et d'y substituer les chiffres " 7.30 " (Dossier n° 24560.26.)

Ordonnance rendue que si les conditions du trafic à cette intersection sont toujours les mêmes qui ont été portées à la connaissance de la commission les compagnies seront exemptées d'y maintenir des gardiens tel qu'énoncé dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24030.

5606. Requête de la *Canadian Manufacturers' Association* demandant une ordonnance condamnant les taux récemment publiés par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien pour le sel fourni par ces compagnies pour mettre avec la glace dans le but de conserver les marchandises périssables dans les wagons frigorifiques.

La commission ordonne aux compagnies de chemin de fer de soumettre d'ici à six semaines les chiffres montrant le coût de tout le service et que des copies soient envoyées aux requérants.

5607. Les compagnies de chemin de fer, par l'intermédiaire de la *Canadian Freight Association* seront requises de dire où elles en sont rendues dans la préparation d'une base de 79.3, tarifs de classification en commun et de faveur entre des endroits du Canada qui ne figurent pas encore dans les listes publiées ou mises au dossier, cette question ayant été mentionnée aux séances tenues à Ottawa, le 16 septembre 1913. (Dossier n° 5261, casier n° 1871.)

Jugement réservé. La question reste en suspens en attendant de nouveaux renseignements que les compagnies doivent fournir.

5608. Le *Board of Trade* de London aura l'occasion de parler devant la Commission à l'appui de ses plaintes alléguant que les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, conjointement avec la compagnie du *Canadian-Northern* n'ont pas publié ni déposé leurs tarifs en commun pour le transport de marchandises générales entre London et les différentes gares du *Canadian-Northern* dans l'Ontario et Québec. (Séance ajournée). (Casier n° 1871, partie 2).

Jugement réservé.

5609. Requête de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord demandant une ordonnance pour l'exempter de l'obligation de faire arrêter ses trains de voyageurs au bureau télégraphique de Don de la compagnie du Grand-Tronc, têtes de lignes de Toronto. (Séance ajournée.) (Dossier n° 26073.)

Ordonnance accordant la requête. Voir l'ordonnance n° 23988.

5610. Requête de la *London Railway Commission* demandant l'autorisation d'exproprier certains terrains faisant partie du lopin numéro un du côté sud de la rue Philip et du lopin numéro un du côté nord de la rue Trafalgar, dans la cité de London, Ont. (Dossier n° 25649.9.)

Ordonnance accordant la requête. Voir l'ordonnance n° 24209.

5611. Requête de la *Canadian Explosives, Limited, Montreal, P.Q.,* demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien d'accorder l'avantage de l'aiguillage en commun sur leurs lignes respectives à l'Ile Perrot, près de Vaudreuil, Qué. (Dossier n° 6713.102.)

Ordonnance rendue enjoignant aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de construire une voie de raccordement entre leurs lignes respectives juste à l'extrémité ouest du pont de Vaudreuil; les dépenses devront être défrayées par le Grand-Tronc; et cette voie de raccordement devra être terminée le 7 novembre 1915. Voir l'ordonnance n° 24283.

5612. Requête du township de March, Ont., demandant une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire un passage inférieur sur le chemin public entre les townships de Huntley et March, Ont. (Dossier n° 25848.)

La Commission décida qu'en vue des conditions financières présentes à cause de la guerre et que le public n'ayant absolument rien à souffrir vu qu'un moyen sûr lui est maintenant offert de traverser la voie à l'intersection de la rue Gourley, il ne sera pas nécessaire d'émettre une ordonnance.

5613. Requête de la *Canadian-Northern Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission n° 22160, relativement à un passage de ferme à la moitié sud du lopin 25, de la 3e concession, township de March, décrétant que la somme, si telle somme existe, à être remise par le requérant à la compagnie tel qu'énoncé dans la dite ordonnance, sera établie et déterminée par un arbitre, et que les dépenses de l'arbitrage seront payées par les requérants et la compagnie à parts égales, et chacune des parties intéressées paiera ses frais. (Dossier n° 3561.194.)

Ordonnance nommant Son Honneur le juge Gunn, juge junior du comté de Carleton, unique arbitre, chacune des parties en cause devant payer ses propres frais et la moitié des dépenses de l'arbitrage. Voir l'ordonnance 24490.

5614. Requête de la *Canadian-Northern Ontario Railway Company,* en vertu des articles 29 et 227, demandant d'approuver le raccordement projeté avec le Pacifique-Canadien près de Chaudière-Junction, et pour faire rescinder cette partie de l'ordonnance n° 7490, du 6 juillet 1909, qui a trait à un raccordement avec la voie du chemin de fer *Ottawa and Prescott,* au mille 56.6 à l'ouest de Hawkesbury. (Nouvelle audience.) (Dossier n° 10823.)

Ordonnance rendue autorisant la *Canadian-Northern Ontario Railway Company* à construire à ses frais une voie de transfert entre sa voie ferrée et celle du Pacifique-Canadien. Voir l'ordonnance n° 25111.

5615. Requête de la compagnie *Grand Trunk Pacific Branch Lines* pour faire approuver le plan désignant l'endroit du raccordement proposé avec la voie ferrée du Pacifique-Canadien, près de l'élévateur " Globe," à Calgary, Alta.

(NOTE.)—La compagnie du Pacifique-Canadien est requise de démontrer pourquoi une ordonnance ne serait pas rendue enjoignant à la dite compagnie de donner à la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* le terrain voulu pour construire une voie d'échange. (Dossier n° 10821.95.)

Ordonnance rendue enjoignant au Pacifique-Canadien de céder tout le terrain nécessaire pour permettre à la compagnie *Grand Trunk Pacific Railway* de construire une voie de passage et faire un raccordement avec la voie du Pacifique-Canadien près de l'élévateur "Globe" d'après les conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance 24191.

5616. Requête de la cité de Hamilton, Ont., demandant une ordonnance pour modifier l'ordonnance n° 22957 rendue par la Commission le 5 décembre 1914, relativement au passage inférieur sous la voie de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, à l'avenue Kenilworth, township de Barton, Ont. (Dossier n° 23753.)

Ordonnance sera rendue conformément à l'ordonnance dont les termes seront soumis par les parties intéressées.

5617. Requête de la corporation de la cité de Hamilton, Ont., demandant l'autorisation de construire un égout sous la voie de la compagnie du Grand-Tronc, à l'avenue Kenilworth, Hamilton, Ont. (Dossier n° 26147.)

La question est réglée d'après les termes d'une entente conclue entre les parties en cause.

5618. Plainte de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* portant que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc refuse de fournir de l'eau pour nettoyer les wagons à ses frais, ou de l'autoriser à poser un tuyau destiné à amener l'eau servant au nettoyage des trains aux têtes de ligne de la gare Union, à Toronto, Ont. (Dossier n° 588.5.)

L'affaire est réservée, les parties devant produire de plus amples renseignements.

5619. Au sujet de la cité d'Edmonton et du chemin de fer *Calgary and Edmonton,* passant au niveau de l'avenue Athabasca.

(REMARQUE.)—La Commission déterminera les questions de droit, qui devront être soumises à la cour Suprême du Canada. (Dossier n° 22436.)

La cause jugée a été transmise à M. Larmouth, et lors de son impression et du dépôt entre les mains du registraire de la cour Suprême, de la garantie des frais, le certificat du secrétaire de la Commission sera délivré.

5620. Au sujet du *North Toronto Grade Separation,* passage souterrain de l'avenue Road.

(REMARQUE.)—La Commission jugera les questions de droit qu'il faudra soumettre à la cour Suprême du Canada. (Dossier n° 12021.70.)

Cause jugée par la cour Suprême.

5621. Demande de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* et de W. H. Dwyer, d'Ottawa, Ont., afin d'établir une voie de communication entre le *Canadian Northern* et le Grand-Tronc, à Ottawa, Ont. (Dossier n° 6713.97.)

Ordonnance rendue, autorisant la compagnie requérante à construire, à ses propres frais, une voie de communication. Voir l'ordonnance n° 24416.

5622. Requête de MM. Naud et Marquis, de Québec, P.Q., en vue d'obtenir une ordonnance enjoignant aux compagnies du chemin de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern* d'établir une voie de correspondance entre leurs voies ferrées respectives à La-Chevrotière, P.Q., dans le but de desservir les carrières situées à Saint-Marc, P.Q. (Dossier n° 6713.96.)

La Commission a ordonné au *Canadian-Northern* de déposer une déclaration du nombre de tonnes et d'en transmettre une copie aux requérants.

5623. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* afin d'obtenir l'autorisation de fermer la station Laframboise, Ont., comme station regulière de service. (Dossier n° 4205.83.)

Ordonnance rendue, faisant droit à la requête, sous la réserve que la station soit tenue propre et chauffée pour recevoir les voyageurs, à l'arrivée et au départ des trains. Voir l'ordonnance n° 24259.

5624. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* demandant l'autorisation de fermer la station de Cumberland, Ont., sur la ligne Ottawa-Hawkesbury de la compagnie. (Dossier n° 4205.82.)

Renvoyée au chef de service de la Commission, afin de déterminer les faits et de faire rapport à la Commission.

5625. Plainte de la ville d'Athens, Ont., contre le retrait du service de livraison par la compagnie de messageries *Canadian-Northern.* (Dossier n° 4214.477.)

Il n'est pas nécessaire de rendre une ordonnance, car la compagnie de messageries *Canadian-Northern* se charge de continuer le service et de ne pas le cesser sans adresser une autre requête à la Commission.

5626. Requête du *Board of Trade,* de London, pour obtenir des tarifs communs de classification entre London, Ont., et les autres endroits situés sur le chemin de fer *Algoma-Central.* (Dossier n° 26039.)

Jugement réservé. La cause est réservée en attendant le dépôt de plus amples renseignements par les compagnies de chemin de fer.

5627. Plainte de l'Association des manufacturiers canadiens à l'effet que les compagnies de chemin de fer insistent pour exiger les tarifs de 4e classe sur les viandes

salées, en chargement de wagons, au lieu du tarif de 5e classe, tel que prescrit à l'article 54, page 113, de la *Canadian Freight Association.* (Dossier n° 19367.55.)

Ordonnance rendue, rejetant la plainte. Voir l'ordonnance n° 24241.

5628. Requête de la *Montreal Corn Exchange Association* demandant une plus ample étude de la requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, jugée à Montréal, le 29 janvier 1915, au sujet du projet d'augmentation des taux à Cartier, Ont., pour le grain de l'Ouest et pour les produits de grain détenus à cet endroit, en vue de commandes. (Dossier n° 8641.)

Ordonnance rendue, autorisant la compagnie requérante de publier et de déposer un tarif établissant un taux spécial pour la retenue de wagons contenant du grain de l'Ouest et des produits de grain à Cartier, Ont., pendant plus de 72 heures, en attendant d'autres commandes de la part des consignataires de ces articles, aux termes énoncés dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24436.

5629. Au sujet du dégagement de responsabilité relativement au transport de marchandises périssables en temps froid ou orageux, déposé par le Pacifique-Canadien et sanctionné par l'ordonnance n° 23860, en date du 16 juin 1915.

La Commission entendra l'argument concernant le contrat spécial. (Dossier n° 23540.)

Ordonnance rendue, modifiant l'ordonnance n° 23392. Voir l'ordonnance n° 24385.

5630. Requête de la cité de Toronto, demandant l'usage de certaines terres de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, se rattachant à la construction d'un pont à l'avenue Strachan, Toronto. (Dossier n° 21673.)

Ordonnance rendue, modifiant les ordonnances n°s 20643 et 24923, en stipulant que si, à l'avenir, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien établit, à la satisfaction de la Commission, que le remaniement ou la démolition de la dite structure est néc[illegible] le pont soit remanié ou démoli aux frais de la requérante pour satisfaire aux [illegible]ns de la compagnie de chemin de fer. Voir l'ordonnance n° 24985.

5631. Requête de la paroisse de Saint-Viateur d'Anjour, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir une voie d'évitement et de construire une station à cet endroit-là. (Dossier n° 25711.)

Jugement réservé.

5632. Requête des résidants de la paroisse de "Les Cèdres", rang de Saint-Dominique, comté de Soulange, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de faire arrêter un train à Saint-Dominique, pour desservir le public voyageur. (Dossier n° 25862.)

Cause rayée de la liste.

5633. Plainte de la paroisse de Saint-Michel de Vaudreuil, P.Q., portant que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a fermé son passage à niveau à l'île Cadieux, au moyen de barrières, et demande d'une ordonnance afin d'enjoindre au Pacifique-Canadien de rouvrir des barrières. (Dossier n° 24747.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la requérante de construire et d'entretenir, à ses propres frais, un passage à niveau sur les voies du Pacifique-Canadien à l'endroit mentionné; le levier d'aiguillage devant être reculé de 30 pieds, et les frais de ce déplacement, qui ne doivent pas dépasser $200, doivent être supportés par la requérante. Voir l'ordonnance n° 24278.

5634. Requête de la paroisse de Saint-Placide et de la paroisse de Saint-Benoit, comté des Deux-Montagnes, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la *Canadian Northern Ontario Railway* de construire une station à Côte-Double, près de Saint-Placide, P.Q. (Dossier n° 25625.)

Cause rayée de la liste.

5635. Requête des citoyens de Saint-Alexis, P.Q., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Canadian Northern Quebec Railway Company* de construire une station à cet endroit-là. (Dossier n° 25877.)

Juement réservé. La question a été renvoyée au chef de service de la Commission dans le but de faire rapport.

5636. Requête des citoyens de la paroisse de Saint-Hermas, P.Q., contre l'emplacement de la station de la *Canadian-Ontario Railway Company* à cet endroit, tel qu'approuvé par ordonnance de la Commission, en date du 2 décembre 1911. (Dossier n° 18710.)

La Commission a jugé que la station approuvée par son ordonnance n° 15556, en date du 2 décembre 1911, serait maintenue.

5637. Requête de la corporation du village de l'Ile Rock, P.Q., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Boston and Maine Railroad Company* de construire un passage à niveau à la station des voyageurs à l'Ile Rock, P.Q., ou à proximité de cette station. (Dossier n° 23137.)

Ordonnance rendue, autorisant la corporation du village de l'Ile Rock à construire et à entretenir un pasage à niveau sur les voies ferrées du *Boston and Maine Railway,* à l'endroit mentionné; la requérante doit ouvrir un chemin public, reliant les rues Morel et Tilson, en construisant une chaussée de 40 pieds. Voir ordonnance n° 24267.

5638. Plainte de Bird & Son, East Walpole, Mass., portant que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien refuse des wagons gondoles destinés au transport du charbon, de Québec au Pont-Rouge, et demande d'une diminution du taux, quand le charbon est chargé dans des wagons fermés. (Dossier n° 25880.)

Cause rayée de la liste.

5639. Requête de la *Bell Telephone Company* du Canada, demandant l'autorisation d'établir un taux de parcours supplémentaire pour le territoire du *Montreal Exchange,* à raison de $3 par station, pour chaque quart de mille ou fraction de ce parcours, en ce qui concerne les lignes communes à deux abonnés et à raison de $2 par quart de mille ou fraction de cette distance, en ce qui concerne les lignes communes à quatre abonnés. (Dossier n° 3574.115.)

Jugement réservé. La cause a été soumise au chef de service de la C[illegible]ion pour faire un rapport.

5640. Plainte de N. J. Epstein, de Montréal, P.Q., au sujet du service de la *Bell Telephone Company,* dans la cité de Montréal, P.Q., et contre le traitement reçu de la part de cette compagnie, en ce qui concerne un compte de communication de longue distance. (Dossier n° 3574.134.)

Ordonnance rendue, rejetant la plainte. Voir l'ordonnance n° 24239.

5641. Plainte de la *Webster & Sons, Limited,* de Montréal, P.Q., portant que la *Canadian Northern Railway Company* exige le paiement des taux entiers de transport pour des consignations transportées de la Longue-Pointe à Montréal-Junction, P.Q. Dossier n° 26031.)

Jugement réservé.

5642. Plainte de H. Victor Brayley, de Montréal, P.Q., au sujet des facilités d'expédition à Rougemont, P.Q., sur la ligne du *Central Vermont and Montreal and Southern Counties Railway.* (Dossier n° 26196.)

Aucune action néessaire, l'affaire ayant été réglée.

5643. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant une ordonnance enjoignant à la *Montreal Light, Heat and Power Company* de payer les frais de changement, survenu dans le passage de la ligne de transmission d'énergie, se rattachant à la construction du passage souterrain de l'avenue Décary, Montréal, autorisé par l'ordonnance n° 16102 de la Commission, en date du 4 mars 1912. (Dossier n° 9437.112.)

Ordonnance rendue, rejetant la requête. Voir l'ordonnance n° 24963.

5644. Au sujet de la voie de raccordement du Grand-Tronc-Pacifique desservant l'élévateur du Gouvernement, à Moosejaw, Sask.

Remarque. — Les chemins de fer sont tenus de démontrer la raison pour laquelle les prescriptions de l'ordonnance n° 24080 ne devraient pas être immédiatement observées. (Dossier n° 6713.68.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de construire des voies de communication entre sa voie de raccordement à l'élévateur du gouvernement, et l'embranchement Outlook de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à Moosejaw, Sask. Voir l'ordonnance n° 24797.

5645. Requête de la ville de Saint-Lambert, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la *Montreal Southern Counties Railway*:—

(*a*) De mettre de niveau les rails de sa voie avec les rues Saint-Denis, Elm, Victoria, Desaulniers, Bird, Front et Edison, dans la ville de Saint-Lambert, P.Q.

(*b*) De placer les rails et la voie sur des fondations permanentes;

(*c*) De paver entre les voies ferrées et sur les côtés des voies sur les rues Saint-Denis, Elm, Victoria, Desaulniers, Bird, Front et Edison, dans la dite ville de Saint-Lambert, P.Q. (Dossier n° 26337.)

Voir le jugement du chef de la Commission, en date du 19 octobre 1915, annexe "C".

5646. Requête de la Chambre de Commerce du District de Montréal, demandant une ordonnance obligeant tous les chemins de fer à supprimer leurs passages à niveau, particulièrement ceux de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n°.9437.319.)

Jugement réservé.

5647. Requête de la cité de Montréal, P.Q., en vertu des articles 29-52 et de leurs amendements, de varier, en partie, le jugement rendu par la Commission le 18 juin 1912, relativement à la requête de la Chambre de Commerce de la cité de Montréal, ayant pour objet la suppression de tous les passages à niveau dans la cité de Montréal, et particulièrement ceux situés le long de la ligne du Grand-Tronc dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 24218.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la Commission doit vérifier les dépenses approximatives.

5648. Requête de la cité de Montréal, P.Q., afin de rendre la ville de Verdun, dans la cité de Westmount, et la compagnie des tramways de Montréal, parties de la requête de la Chambre de Commerce, et pour leur enjoindre de supporter une partie des frais de la voie élevée de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, dans la cité de Montréal, P.Q. (Ajournement de l'audience.) (Dossier n° 24218.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la Commission vérifiera les frais approximatifs.

5649. Requête de la cité de Montréal, P.Q., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la *Central Vermont Railway Company* et à la *Delaware & Hudson Railway Company*, parties à la requête de la Chambre de Commerce du district de Montréal, P.Q., de supprimer tous les passages à niveau le long de la réserve de chemin de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, dans les limites de la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 24218.2.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la Commission vérifiera les frais approximatifs.

5650 Requête du conseil municipal du comté de Pontiac, P.Q., demandant l'émission d'une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir un passage à niveau sûr, à l'endroit où le Pacifique-Canadien traverse la *Bristol-Clarendon Town Line*. (Dossier n° 25189.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête. Les travaux seront exécutés aux frais du requérant. Voir l'ordonnance n° 24639.

5651. Requête de la municipalité du village de Papineauville, P.Q., demandant l'autorisation d'ouvrir un chemin qui traverse la voie du Pacifique-Canadien dans cette municipalité. (Dossier n° 26014.)

Jugement réservé. La Commission doit visiter les lieux.

5652. Plainte du village d'Eganville, Ont., contre les facilités de station et de remise à marchandises fournies par le Grand-Tronc à cet endroit. (Dossier n° 26257.)

La cause est réservée avec l'entente que le Grand-Tronc s'occupera des facilités à Eganville.

5653. Plainte d'Edward Herbert Armstrong, du township de Camden, Ont., contre le refus de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* de lui fournir un passage à niveau de ferme sur sa ferme, dans le township de Camden, Ont. (Dossier n° 3701.384.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire un passage à niveau sur la ferme du requérant, dans le township de Camden. Les frais de ce passage, à l'exception des barrières, doivent être supportés par le requérant. Les travaux devront être achevés au 29 octobre 1915. Voir l'ordonnance 24316.

5654. Plainte de P. A. Bradshaw, de Detler, Ont., contre le refus de la *Bessemer and Barry's Bay Railway Company* (*Canada Iron Mines, Limited*), de Trenton, de clôturer sa réserve de chemin, à partir d'un endroit situé à environ un mille au sud de la station L'Amable, sur le *Central Ontario Railway,* jusqu'à Childs-Mine. (Dossier n° 9994.245.)

Renvoyée à l'ingénieur de la Commission pour faire enquête et rapport.

5655. L'étude de la question de l'accord d'une plus grande protection au passage à niveau du *Canadian-Northern Ontario Railway,* à la rue Front, Trenton, Ont., autorisée par l'ordonnance n° 11462 de la Commission, en date du 27 août 1910. (Dossier n° 3878.287.)

Ordonnance rendue, modifiant l'ordonnance n° 11462, à la date du 27 août 1910, en établissant que le passage à niveau de la rue Front, à Trenton, soit protégé nuit et jour par un gardien, dont le salaire doit être payé par la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern.*

5656. Plainte du comté de Hastings, Ont., contre le manque de protection du canal construit par la *C.L.O and W. Railway Company,* le long du chemin du comté, à partir d'un dépôt, concession 3, le long du côté du chemin s'étendant à l'est et à l'ouest, entre les concessions 2 et 3, dans le township de Tyodinaga, Ont. (Dossier n° 3701.380.)

Il n'est pas nécessaire de rendre une ordonnance, la compagnie de chemin de fer affirmant qu'elle a commandé des tuiles qui seront posées dans le canal, de manière à rétablir le chemin dans son ancien état, les travaux devant être commencés dans une quinzaine et achevés dans un mois. S'il surgit des difficultés au sujet de technicalités, et si l'une ou l'autre partie avertit la Commission, l'ingénieur réglera le différend.

5657. Requête de la cité de Brockville, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer *Canadian-Northern Ontario,* Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, d'établir des installations d'aiguillage commun entre leurs voies respectives, dans la cité de Belleville, Ont., lesdits aiguillages communs devant être situés du côté nord de la rue Wharf. (Dossier n° 6713.30.)

5658. Requête du conseil municipal de la cité de Belleville, Ont., de la chambre de commerce de Belleville, Ont., et des citoyens de la cité de Belleville, Ont., demandant que la question de l'établissement de passages souterrains à certaines rues, soit étudiée aux séances de la Commission à Belleville, le 12 octobre, comme faisant partie du projet d'aiguillage. (Dossier n° 3878.569.)

Ordonnance rendue enjoignant aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern* d'adopter des mesures afin de préposer un homme aux aiguillages et aux signaux pour tous les trains à destination de l'est à la rue Pinnacle, subordonnément aux conditions établies dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance 24602.

5659. Requête de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, sous l'empire des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie d'évitement, à partir d'un endroit de sa voie ferrée, à l'ouest de la station de la cité de Kingston, s'étendant de cet endroit dans une direction sud-ouest, en franchissant la rue West, dans ladite ville de Kingston, Ont.

(Remarque.)—Cette cause est inscrite pour que l'ordonnance n° 23950, en date du 7 juillet 1915, puisse être remise à l'étude. (Dossier n° 22450.4.)

Ordonnance rendue, modifiant l'ordonnance n° 23950, en date du 7 juillet 1915, en établissant que le service de ladite voie d'évitement ne doit pas être cessé et que la voie

d'évitement ne doit pas être enlevée, sauf en vertu d'une ordonnance obtenue à la suite d'une requête, et après signification d'un avis, par la cité de Toronto; en outre, au lieu du paiement de tous dommages, la *Canadian Locomotive Company* reçoit l'autorisation d'opérer un raccordement avec ladite voie d'évitement ou d'utiliser cette dernière, sans contribuer au coût de la construction de cette voie; néanmoins, la compagnie doit payer sa part des frais d'entretien et d'aiguillage. Voir l'ordonnance n° 24350.

5660. Requête de Newell Healy, de St. Davids, Ont., demandant que le taux spécial sur les fruits en paniers s'applique aux tomates en paniers. (Dossier n° 1146.5.)

Il n'est pas nécessaire de rendre une ordonnance, les voituriers intéressés consentant à modifier leur tarif de faveur, en fixant un taux sur les fruits frais en paniers, caisses, boîtes en claire-voie de St. Davids, Ont., à Toronto, Ont., de manière à comprendre les tomates en paniers.

5661. Requête de Philippe Rémy, de Brantford, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la *Lake Erie and Northern Railway Company* de lui payer des dommages pour des blessures reçues sur le terrain de la compagnie (lot 3, côté sud-ouest de l'avenue Henry, Brantford, Ont.); occasionnées par la construction d'un remblai sur le front dudit terrain de l'avenue Henry, et sur lequel la voie ferrée franchit l'avenue Henry, Brantford, Ont. (Dossier n° 18034.83.)

Voir le jugement du chef de la Commission, annexe "C", ordonnant à la compagnie de chemin de fer de payer au réquérant la somme de $300.

5662. Requête de Thomas Embury, de Jerseyville, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* de lui construire un passage à niveau de ferme sur sa propriété, et d'établir un passage à niveau de ferme avec barrières sur le terrain du requérant. Voir l'ordonnance n° 24315.

5663. Requête de la Corporation de la cité de Hamilton, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et à la *Hamilton Street Railway Company* de poster des gardiens aux barrières, à l'intersection de la rue King et de l'embranchement de Port-Dover, de la division nord et nord-ouest du chemin de fer du Grand-Tronc, dans la cité de Hamilton, Ont., les frais de cette protection devant être à la charge de la compagnie. (Dossier n° 9437.609.)

La Commission a décidé de ne pas rendre d'ordonnance; la cité de Hamilton doit s'entendre avec le Grand-Tronc pour que les gardiens remplissent les fonctions d'agents de police avec pouvoir de réglementer le service au passage à niveau.

5664. Requête de la Corporation de la cité de Hamilton, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc d'assurer la protection voulue à l'intersection de la rue Main et de l'avenue Ferguson, à l'endroit où les voies ferrées de la compagnie traversent la rue Main, qui est la réserve de chemin primitive entre les deuxième et troisième concessions du township de Barton, près de la cité de Hamilton, Ont. (Dossier n° 9437.608.)

Emission d'une ordonnance établissant que le service du système d'enclenchement audit passage à niveau soit effectué par un gardien de jour et de nuit, nommé par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, en qualité d'agent pour la *Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Company;* les salaires desdits gardiens doivent être payés, un tiers par la cité de Hamilton, un tiers par le Grand-Tronc et un tiers par la *Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company.* (Voir l'ordonnance n° 24328.)

5665. Plainte de la municipalité du township d'Albion, Ont., au sujet des prétendues conditions dangereuses qui règnent au passage à niveau de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien dans le village de Mona-Road, Ont. (Dossier n° 9437.1252.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer une sonnerie automatique audit passage à niveau; les travaux devront être achevés au printemps de 1916; 20 pour 100 des frais d'installation de ladite son-

nerie seront payés à même le *Railway Grade Crossing Fund*, et la balance le sera par la compagnie de chemin de fer. Voir l'ordonnance n° 24324.

5666. Plainte d'Arthur McDonald, de Terra-Cotta, Ont., agissant au nom du *Farmers' Club*, alléguant l'insuffisance des installations en vue de la manutention des marchandises et en vue du service des voyageurs à cet endroit-là. (Dossier n° 26178.)

Aucune ordonnance n'a été rendue, la compagnie de chemin de fer consentant à installer une lampe pour les trains arrivant tard, d'installer un poêle dans le bâtiment et d'entretenir un feu par les temps froids.

5667. Au sujet de la protection au passage à niveau de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à la rue Hurontario, Port-Credit, Ont., et ordonnance n° 19564 de la Commission, en date du 11 juin 1913.

(Remarque).—La Commission étudiera la question de la répartition du paiement des frais entre la compagnie de chemin de fer, le township de Toronto et le village de Port-Credit. (Dossier n° 9437.178.)

Emission d'une ordonnance à l'effet que les ordonnances n° 10749, 16005 et 19564, en date du 10 mai 1910, du 16 février 1912 et du 11 juin 1913, respectivement, soient modifiées de façon à établir que le 20 pour 100 de contribution exigé du township de Toronto pour payer les frais d'entretien du gardien, audit passage à niveau, soit acquitté, la moitié par le township de Toronto et la moitié par le village de Port-Crédit. Voir l'ordonnance n° 24338.

5668. Requête de la corporation du township de Southwold, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant l'ouverture d'un passage à niveau sur le chemin public désigné sous le nom de rue John, dans le village de Shedden, Ont., sur les voies de la *Michigan Central Railway Company*. (Dossier n° 25954.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la *Michigan General Railway Company* d'établir un accès convenable à la station de Shedden, Ont.; les plans doivent être déposés avant le 16 novembre 1915 au bureau de la Commission. Voir l'ordonnance n° 24321.

5669. Etude de la question de la protection, au passage à niveau de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, immédiatement à l'ouest de la station de Lorne-Park, division de Hamilton, Ont. (Dossier n° 9437.1094.)

Emission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'installer, audit passage à niveau, des barrières dont le service sera effectué par des gardiens de nuit et de jour; des plans détaillés doivent être déposés avant le 19 novembre 1915; 20 pour 100 des frais d'installation devront être payés à même le fonds affecté aux passages à niveau du Grand-Tronc; 60 pour 100 devront être payés par la compagnie de chemin de fer; et 20 pour 100 par le township de Toronto; 75 pour 100 des frais d'entretien devront être à la charge de la compagnie de chemin de fer, et 25 pour 100 devront être soldés par le township de Toronto. Voir l'ordonnance n° 24343.

5670. Etude de la question de protection, au passage à niveau de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, sur le chemin de Kingston, près de West-Hill, dans le township de Scarboro, Ont. (Ajournement de l'audience.) (Dossier n° 9437.1202.)

Requête rayée de la liste.

5671. Requête de Michael Griffin, de Whitby, Ont., sous l'autorité de l'article 235, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la *Toronto Eastern Railway Company* de l'indemniser des dommages causés à ses terrains, désignés sous le nom de lots 243, 244, 245 et 246, du côté nord de la rue Mary, Whitby, Ont., qui sont une subdivision d'une partie du carré 26, deuxième concession de la ville de Whitby, Ont. Dossier n° 15881.64.)

Emission d'une ordonnance rejetant la requête. Voir l'ordonnance n° 24904.

5672. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire une voie d'évitement traversant le chemin public entre le lot 35, concession 3, township de Markham, et lot I, concession 3, township de Whitchurch, Ont. (Dossier n° 22370.135.)

Emission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* de construire une voie d'évitement traversant le chemin public, suivant la requête. Voir l'ordonnance n° 24331.

5673. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, demandant la ratification de l'emplacement revisé de la station de Waterford, Ontario, sur la voie ferrée *Lake Erie and Northern.* (Dossier n° 18034.92.)

Emission d'une ordonnance faisant droit à la requête, sous la réserve que la compagnie requérante devra construire un accès sûr au chemin et construire une clôture solide. L'ordonnance n° 24024, en date du 23 juillet 1915, est révoquée en partie. Voir l'ordonnance n° 24630.

5674. Requête de la corporation de la cité de Toronto, Ontario, demandant l'émission d'une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 7813 au sujet de la construction d'un pont de haut niveau sur le *Don Improvement* et sur les voies de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, de la *Canadian-Northern Ontario Railway Company,* à la rue Queen-est, dans la cité de Toronto, Ontario. (Dossier n° 1621, partie 2.)

Emission d'une ordonnance, enjoignant au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc et à la *Canadian-Northern Ontario Railway Company* de payer à la cité de Toronto leur part des dépenses faites jusqu'à ce jour sur les travaux du pont de haut niveau sur le *Don Improvement,* tel que prescrit par l'ordonnance n° 7813 de la Commission, en date du 3 juillet 1909. Voir l'ordonnance 24347.

5675. Requête de la cité de Toronto, Ont., sous l'empire des articles 235 et 237, demandant l'autorisation de construire un passage souterrain pour piétons, à l'avenue Ashdale, sous les voies ferrées de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, et la ratification du plan soumis. (Dossier n° 26214.)

Emission d'une ordonnance autorisant la cité de Toronto, à construire et à entretenir, à ses propres frais, un passage souterrain pour piétons, à l'avenue Ashdale, sous les voies de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, ledit passage souterrain devant permettre la pose de cinq voies. Voir l'ordonnance n° 24349.

5676. Plainte de E. C. Fraser, Mountain, Ont., J. C. Tinkess, Hallville, Ontario, et d'autres personnes, contre les changements par la *Bell Telephone Company,* reliant Kemptville au *South Mountain Exchange.* (Dossier n° 3574.103.)

Voir le jugement du commissaire S. J. McLean, annexe " C ", déterminant que la Commission n'a pas juridiction pour juger de l'affaire impliquée. Par conséquent, il ne peut être exercé de plus ample action.

5677. Plainte de la *Spanish River Pulp and Paper Mills,* du Sault-Sainte-Marie, Ont., portant que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien refuse d'appliquer le taux d'article de première nécessité du Sault-Sainte-Marie-Michigan, de 25 pour 100 aux machines en provenance d'endroits du Massachusetts et à destination d'Espanola, Ont. (Dossier n° 26207 et dossier n° 26207.1.)

Emission d'une ordonnance enjoignant le remboursement, par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à la plaignante, de la somme de $333.84, représentant la somme majorée pour les consignations incriminées. Voir l'ordonnance n° 24641.

5678. Requête des expéditeurs de lait, demandant une nouvelle étude de l'ordonnance enjoignant aux expéditeurs de fournir un homme, afin d'aider au déchargement des bidons de lait vides, ainsi que de la question de la manutention générale du lait.

(Remarque.)—Les compagnies de chemin de fer seront obligées de donner la raison pour laquelle il ne faudrait pas rendre une ordonnance générale fixant le nombre minimum de bidons nécessaires ni un taux minimum de chargement de wagon, nécessaire pour donner à une station d'expédition droit à un wagon séparé. (Dossier n° 16939.)

Emission d'une ordonnance rejetant la requête. Voir l'ordonnance n° 24586.

5679. Plainte des *United Fruit Growers*, des *Fruit Growers* de la Nouvelle-Ecosse, et du *Board of Trade* du comté de King, contre la mise en vigueur des augmentations accusées dans les taux des pommes et des pommes de terre destinées à l'exportation, tel que publié dans le *Dominion Atlantic Railway Company's Tariff*, C.R.C., n° 454 et C.R.C. n° 455, respectivement, le 25 octobre 1915. (Dossier n° 26388.)

Emission d'une ordonnance décrétant la révocation de l'ordonnance et enjoignant que les tarifs de la *Dominion Atlantic Railway Company*, C.R.C. n° 454 et C.R.C. n° 455 entreront en vigueur le 10 décembre 1915. Voir l'ordonnance n° 24489.

5680. Requête de la corporation de la cité d'Ottawa, Ontario, en vertu de l'article 250, demandant l'émission d'une ordonnance autorisant ladite corporation à construire et à entretenir une double conduite d'eau de 51 pouces en acier, à travers et sous le parc de la rue Broad de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la cité d'Ottawa, Ont. (Dossier n° 26407.)

Emission d'une ordonnance rejetant la requête. Voir l'ordonnance n° 24437.

5681. Cause réservée, en attendant que les parties concluent un arrangement satisfaisant.

5682. Requête de M. Isaïe Bélair, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* de construire une station sur sa ligne à Saint-Eustache, P.Q., à un endroit sur le chemin de "rang du lac". (Dossier n° 26331.)

Requête rejetée.

5683. Requête de la *Imperial Oil Company, Limited*, aux termes de l'article 321, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de diminuer ses taux de transport sur le pétrole et sur les produits pétroliers, en chargements de wagons, de la cité de Vancouver, C.-B., à l'est, à destination d'endroits de l'Alberta. (Dossier n° 25727.)

Aucune action n'a été exercée. La requête a été retirée.

5684. Demande de la ville de Brandon, Manitoba, pour une ordonnance permettant à la *Brandon Electric Light Company* et aux propriétaires d'autres entrepôts situés entre l'usine de la compagnie d'éclairage électrique et l'avenue Princess, de décharger des wagons de la voie de raccordement de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern*, sur la ruelle entre les avenues Lorne et Princess.

(Remarque).—Les parties se prononceront au sujet d'un règlement d'une entente devant être conclue entre les parties intéressées. (Dossier n° 16119.)

La cause est remise afin de permettre aux parties de compléter l'entente soumise à la Commission.

5685. Plainte du *Board of Trade* de Brandon contre le taux demandé pour des peaux brutes, par chargements de wagons, de Brandon à Saint-Paul et à Minneapolis. (Dossier n° 26095.)

La Commission a enjoint à la compagnie du chemin de fer *Great-Northern* de mettre en vigueur le taux de Brandon réduit.

5686. Demande de la ville de Virden, Manitoba, pour une ordonnance obligeant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un pont au-dessus de ses voies à un endroit commode dans ladite ville de Virden, afin de diminuer le danger pour les écoliers et les piétons qui sont obligés de traverser ses voies. (Dossier n° 21921.)

Jugement réservé, la Commission devant visiter l'endroit.

5687. Plainte de la municipalité de Taché, Manitoba, relative au service des trains à Lorette et à Dufresne, Manitoba, sur la ligne de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* (subdivision de la rivière La-Pluie). (Dossier n° 25347.)

La cause est retranchée de la liste vu qu'aucune autre procédure n'est nécessaire.

5688. Demande de la ville de Hanna, Alta, pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* de construire une pente convenable à l'endroit où l' "Y" traverse la 2e avenue, Hanna, Alta. (Audience ajournée.) (Dossier n° 25643.)

La cause est biffée de la liste pour y être remise à la demande des postulants en tout temps.

5689. Demande de la *Summit Lime Cooperage Works*, de Lethbridge, Alberta, pour le privilège d'expédier de la chaux en chargements de wagons mixtes avec du bois de construction, de la brique, etc. (Dossier n° 26029.)

La cause est retranchée de la liste pour y être remise à la demande des postulants en tout temps.

5690. Demande de la *Riverside Lumber Company*, de Calgary, Alta, pour l'addition du bois de construction ordinaire, aux taux de quantités moindres que chargements de wagons, à la 10e classe de chargements de wagons, à la liste des matériaux de construction à la page 112 de la classification des marchandises canadiennes n° 16, en ce qui a trait à la règle 2 (*c*), page 47, de manière à pourvoir à la consignation du bois de construction ainsi classé, aux taux de 10e classe en quantités de chargements de wagons mixtes entre les endroits situés à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Audience ajournée.) (Dossier n° 19367.40.)

La cause est retranchée de la liste pour y être remise à la demande des demandeurs en tout temps.

5691. Etude de la question des conditions régissant les consignations des denrées périssables dans des wagons chauffés l'hiver, et au sujet de l'ordonnance de la Commission, n° 24459, datée du 20 novembre 1915. (Dossier n° 23540.)

Voir le jugement du commissaire en chef adjoint, Scott, annexe "C".

5692. Plainte de W. J. Bell, Sudbury, Ont., contre le service des trains de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern*, à partir de Sudbury jusqu'à Thor-Lake, Ont. (Dossier n° 26346.)

La cause est en suspens en attendant un règlement entre les parties.

5693. Plainte de la *Canadian Manufacturers' Association*, de la part de la *Page-Hersey Iron Tube and Lead Co., Ltd.*, contre l'augmentation projetée du taux des tuyaux en fer ouvragé de Welland, Ont., à la côte de l'Atlantique pour l'exportation. (Dossier n° 26527.)

La Commission a décidé qu'il était inutile de prendre aucune procédure.

5694. Plainte de W. J. Bell, Sudbury, Ont., contre le service des trains du chemin de fer *Canadian Northern Ontario*, de Sudbury à Thor-Lake, Ont. (Dossier n° 26346.)

La question est en suspens afin de permettre aux parties d'en venir à un règlement.

5695. Demande de la Commission électrique de Montréal pour obtenir l'approbation des plans et de devis concernant les sections 6 et 7 du réseau des conduites de la ville de Montréal. (Dossier n° 26460.)

Jugement réservé. L'ingénieur électricien de la Commission devra faire rapport à ce sujet.

5696. Demande de la corporation du village d'Ormstown, P.Q., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de placer une cloche électrique ou un autre signal à un passage à niveau supposé dangereux dans le village d'Ormstown, P.Q. (Dossier n° 9437.1327.)

Renvoyée au chef du mouvement au service de la Commission pour examen et rapport.

5697. Demande du conseil municipal de la ville de Coaticook, P.Q., pour une ordonnance enjoignant l'élargissement du viaduc sous les voies de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc dans la rue principale, Coaticook, P.Q. (Dossier n° 9437.1294.)

La cause reste en suspens. Elle sera entendue à la requête des parties.

5698. Plainte de l'association municipale de LaSalle, P.Q., relative au service des trains de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie du chemin de fer *New York Central* à destination et en provenance de Highlands, P.Q., et de Montréal, P.Q. (Dossier n° 19855.23.)

Le jugement est réservé. Le chef du mouvement au service de la Commission devant faire rapport.

5699. Demande de la paroisse de Saint-Placide et de la paroisse de Saint-Benoit, dans le comté des Deux-Montagnes, P.Q., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* de construire une station à la côte Double, près de Saint-Placide, P.Q. (Dossier n° 25625.)

Ordonnance rendue accordant la permission aux demandeurs de construire un abri et un quai à leurs propres frais au *Canadian-Northern* à la côte Double. Voir ordonnance n° 24613.

5700. Pétition des citoyens des paroisses de Saint-Eustache, de Saint-Joseph-du-Lac et de Sainte-Dorothée, P.Q., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une voie d'évitement pour le déchargement du fumier dans la propriété de M. J. H. Théoret, dans la paroisse de Saint-Eustache, P.Q. (Audience ajournée.) (Dossier n° 22370.127.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une voie d'évitement dans la propriété de J. H. Théoret, dans la paroisse de Saint-Eustache, P.Q., aux conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance 24607.

5701. Plainte de la ville d'Iberville, P.Q., concernant le service des trains de la compagnie du chemin de fer *Central-Vermont* et de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à cet endroit. (Dossier n° 26323.)

Voir le jugement du commissaire en chef, annexe "C", décidant que la Commission ne pouvait rendre d'ordonnance dans les circonstances.

5702. Demande de la corporation de la ville de Richmond, P.Q., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, à la compagnie du *Bell Telephone,* et à la compagnie *Great Northwestern Telegraph* d'enlever ou de replanter leurs poteaux de manière à ce que le public ait un accès libre et facile à la station de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, de la rue Principale, Richmond, P.Q. (Dossier n° 26280.)

La Commission a enjoint de rendre une ordonnance conformément aux termes de cette ordonnance, mais ne devant pas être émise avant une semaine afin de permettre à la compagnie du *Bell Telephone* de déposer des témoignages si elle en a au sujet du consentement de la municipalité de placer les poteaux dont elle se plaint dans la rue.

5703. Demande de la paroisse de Vaudreuil, P.Q., pour une ordonnance enjoignant la construction d'un tunnel sous le chemin de fer du Grand-Tronc à ce qu'on appelle le chemin Double ou le chemin Français, à l'ouest de Vaudreuil, P.Q. (Ce chemin s'appelle la côte Double, la côte Française, la Petite-Côte de Vaudreuil, le chemin Saint-Michel, le chemin Saint-Antoine, etc.) (Audience ajournée.) (Dossier n° 9437.1190.)

La question est référée au chef du mouvement au service de la Commission pour qu'il fasse rapport.

5704. Demande de l'Union Coopérative des Laitiers de Montréal, Qué., en vertu du paragraphe 317, pour une ordonnance enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer qui ont des voies entrant à Montréal et des trains s'y rendant.

1. De changer les heures d'arrivée des trains qui transportent le lait du matin au soir.

2. De fournir des wagons-glacières pour le transport du lait à Montréal le soir.

3. De faire circuler des trains pour le transport du lait le dimanche aussi bien que les jours de semaine. (Dossier n° 16939.7.)

La cause est retranchée de la liste.

5705. Plainte de la *West India Company, Limited,* de Montréal, P.Q., contre les taux demandés par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc sur onze wagons de son de Toronto à Saint-Jean, N.-B. (Dossier n° 26387.)

La cause reste en suspens; la compagnie du chemin de fer devant fournir à la Commission les renseignements au sujet du nombre de wagons demandés, combien il en manquait à la compagnie, quelle proportion de son matériel roulant était disponible et le mouvement général.

5706. Demande de la Chambre de Commerce de la ville de Montréal pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de supprimer tous ses passages à niveau le long de sa voie dans les limites de la ville de Montréal et;

Demande de la ville de Montréal pour une reprise de l'enquête sur la demande précitée afin que la ville puisse soumettre les raisons et les preuves démontrant qu'il n'y a rien qui empêche la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'obtenir les finances nécessaires pour défrayer le coût d'élever ses voies dans les limites de la ville de Montréal, P.Q. (Dossier n° 9437.319.)

Jugement réservé.

5707. Demande de la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu des paragraphes 151 et 237, pour obtenir l'autorisation de détourner les avenues Lumsden et Morrison, les rues St-Georges, Ste-Famille, St-Urbain et St-Charles Borromée, et les ruelles situées à partir de l'avenue du Parc n° 2 à l'est du boulevard Saint-Laurent, toutes lesdites ruelles et rues étant situées du côté nord-ouest de l'emplacement projeté de la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, et pour obtenir l'approbation des traverses de rues et des profils de rues entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue du Parc comme suit: le boulevard Saint-Laurent, la rue St-Charles Borromée, la rue St-Urbain, la rue Sainte-Famille, la rue St-Georges, l'avenue Morrison, l'avenue Lumsden, l'avenue MacPherson, la rue Mance, l'avenue du Parc, l'avenue du Parc n° 2, dans la ville de Montréal, P.Q. (Dossier n° 14329.24.)

Ordonnance rendue autorisant la compagnie demanderesse à détourner les rues en question sur une nouvelle rue projetée du côté nord de l'emplacement projeté de la voie de la demanderesse. Autorisation accordée par l'ordonnance devant être exercée avant le 31 décembre 1917, autrement l'ordonnance ne s'appliquera pas. Voir l'ordonnance 22765.

5708. Plainte de Philibert Larose alléguant le manque de fournitures pour le nettoyage, l'éclairage et le chauffage de la station de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec* à Larose, P.Q., et demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec* pour une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 17922, datée du 4 novembre 1912, qui exige que la compagnie du chemin de fer établisse une station d'arrêt sur signal pour les voyageurs seulement à Larose, P.Q. (Dossier n° 19979.)

Ordonnance rendue autorisant la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec* de fermer la station de Larose l'hiver comme station d'arrêt sur signal pour les trains de voyageurs. La station devant être ouverte à partir du 1er mai jusqu'au dernier jour d'octobre de chaque année. Voir l'ordonnance 24739.

5709. Demande de la *W. A. Jenkins Manufacturing Company* de London, Ont., pour appliquer les taux spéciaux des produits de grains sur les consignations de " calf meal " venant de London, Ont. (Dossier n° 19367.57.)

Biffée de la liste, l'affaire ayant été réglée à la satisfaction des parties.

5710. Plainte de la *Canadian Press Association, et al* contre l'augmentation projetée des taux du papier à journal venant des pulperies de l'est du Canada en destination de divers endroits dans l'est du Canada. (Dossier n° 25547.2.)

Jugement réservé.

5711. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien va être tenue de justifier sa coutume de demander la somme de $3 pour un changement de destination lorsque l'ancienne et la nouvelle destination sont dans le même groupe de têtes-de-ligne. (Dossier n° 25957.)

Ordonnance rendue renvoyant la plainte. Voir l'ordonnance 24714.

5712. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission n° 24462, datée du 19 novembre 1915, relative au bureau des billets sur le plancher des trains, à la gare Union à Toron-

to, Ont., en établissant que la base des dépenses pour les bureaux de billets soit établi soit sur la base des billets vendus, soit sur le montant des ventes de billets. (Dossier n° 588.32.)

Ordonnance rendue rescindant la partie qui s'applique à la demande de l'ordonnance n° 24462, datée du 19 novembre 1915, et y substituant une nouvelle clause. Voir l'ordonnance 24706.

5713. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* en vertu du paragraphe 317 ou 334, pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'échanger le trafic des marchandises avec la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* à North-Bay sur un pied d'égalité avec la compagnie voie. (Dossier n° 9437.661.)

Voir le jugement du commissaire en chef, annexe "C".

5714. Demande à la corporation du comté de Renfrew, Ont., pour un passage à niveau au nouveau pont Graham, dans le township de Westmeath, et pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire et d'entretenir cette partie dudit nouveau pont qui serait dans son emplacement de voie. (Dossier n° 9437...1).

Jugement réservé. Référée au chef du mouvement au service de la commission pour inspection et rapport.

5715. Plaintes de la corporation de la ville de Pembroke, Ont., et des habitants des townships de Rolph, Wylie et Buchanan, Ont., concernant le service des trains de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'est et à l'ouest de Pembroke et entre North-Bay et Ottawa. (Dossier n° 26563.)

Jugement réservé. La question devant être référée au chef du mouvement au service de la Commission pour qu'il fasse son rapport.

5716. Demande de la compagnie de chemin de fer *Montreal and Ottawa,* en vertu des paragraphes 222 et 237, pour obtenir l'autorisation de construire une voie de raccordement pour la compagnie *Rigaud Granite,* dans le village de Rigaud, Qué., à partir d'un endroit située sur la voie principale de la compagnie demanderesse, d'Ottawa à Montréal, dans le lot 120, dudit village de Rigaud, de là à travers les lots 120, 119, 111, 110 et 109, de là à travers un chemin public et le lot 108 dans la propriété de la dite compagnie *Rigaud Granite* dans ledit village de Rigaud plus haut mentionné. (Dossier n° 23947.1.)

Ordonnance rendue autorisant la construction de la voie de raccordement en question. Voir l'ordonnance 24804.

5717. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern Ontario,* en vertu du paragraphe 237, pour obtenir l'autorisation de traverser le chemin Russell avec sa voie de raccordement projetée entre le chemin de fer *Canadian-Northern Ontario* et le chemin de fer du Grand-Tronc, dans le lot 11, township de Gloucester, Ont. (Dossier n° 3878.584).

Ordonnance rendue autorisant la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern Ontario* de traverser le chemin Russell, la question du détournement et de la protection du chemin public étant réservée pour plus ample considération. Voir l'ordonnance 24898.

5718. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern Ontario,* en vertu du paragraphe 237, pour obtenir l'approbation de la traverse du chemin public dans le lot 2, concession de Junction-Gore, township de Gloucester, Ont., par une voie de raccordement projetée entre les chemins de fer du Grand-Tronc et le *Canadian-Northern Ontario.* (Dossier n° 3878.585).

Entendue aux séances d'Ottawa le 8 février 1916. Ordonnance rendue autorisant le raccordement entre la ligne de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et celle de la compagnie demanderesse. Voir l'ordonnance n° 24891.

5719. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu du paragraphe 227, pour obtenir l'autorisation d'unir les voies de la ligne

Montréal-Ottawa de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern Ontario* aux voies de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc près d'Ottawa, au nord de la voie principale du chemin de fer du Grand-Tronc. (Dossier n° 3878.575.)

Entendue aux séances d'Ottawa le 8 février 1916.

Ordonnace rendue autorisant le raccordement entre les voies de la ligne Montréal-Ottawa et les voies de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Voir l'ordonnance 24888.

5720. Considération des frais supplémentaires projetés par les voituriers pour des wagons-glacières chauffés dans l'est du Canada, tels que couverts par les tarifs spéciaux suspendus par l'ordonnance de la Commission n° 24680 du 27 janvier 1916. (Dossier n° 18855.11.)

Jugement réservé.

5721. Dans l'affaire de l'avis donné à la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien déclinant d'accepter des consignations d'explosifs à partir de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern.* (Dossier n° 1717.13.)

Voir le jugement du commissaire en chef adjoint, annexe " C ".

5722. La compagnie du chemin de fer devant montrer la raison pour laquelle son tarif spécial proportionné sur les marchandises C.R.C. n° E-732, en vigueur le 18 janvier 1916, applicable de Toronto à Regina, aux matériaux de construction de réservoirs et de raffineries en provenance de Sarnia ne devrait pas être désavouée comme étant en contravention aux dispositions de l' " égalité " et du " trafic commun " de la loi des chemins de fer. (Dossier n° 26686.1.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir l'ordonnance 24750.

5723. Demande de la *Imperial Oil Company, Limited,* pour une ordonnance en vertu du paragraphe 334 de la loi des chemins de fer, et autres paragraphes applicables, exigeant que les compagnies de chemins de fer Père-Marquette, Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern,* ainsi que les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern* s'entendent et déposent un tarif commun sur les matériaux de construction de réservoirs et de raffineries en chargements de wagons, à 75 cents par 100 livres, de Sarnia, Ont., à Regina, Sask. (Dossier n° 26686.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir l'ordonnance n° 24750.

5724. Considération des règlements modifiés proposés par les compagnies de chemins de fer pour le transport des explosifs. (Dossier n° 1717.)

Jugement réservé.

5725. Considération des règlements projetés par les compagnies de chemins de fer pour le transport d'articles dangereux autres que les explosifs. (Dossier n° 1717.1.)

Jugement réservé.

5726. Dans l'affaire de la plainte du conseil municipal du comté d'Hastings, *et al,* concernant le service peu efficace des trains dans la partie de Trenton à Maynooth de l'embranchement du chemin de fer *Central-Ontario* de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern Ontario,* et dans l'affaire de la demande dudit conseil municipal pour obtenir un meilleur service des postes et de voyageurs entre Trenton et Maynooth. (Dossier n° 25481.)

La Commission a enjoint de rendre une ordonnance pour le prolongement du service des trains mixtes trois fois par semaine. Le chef du mouvement au service de la Commission devant s'enquérir du chiffre des marchandises de la compagnie du chemin de fer afin de s'assurer si on peut faire quelque chose de plus pour les plaignants.

5727. Demande des habitants du voisinage de Martin's-Siding, Ont., et de la *Muskoka Wood Manufacturing Company, Limited,* d'Huntsville, Ont., pour une station d'arrêt sur signal à Martin's-Siding, à environ cinq milles au sud d'Huntsville, Ont., sur la ligne de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. (Dossier n° 25983.)

Ordonnance rendue à l'effet que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc fasse arrêter ses trains n°s 41 et 44 sur signal à Martin's-Siding. Les demandeurs devant fournir l'abri et le quai nécessaires. Voir l'ordonnance 24760.

5728. Demande de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc pour obtenir la reconsidération de l'ordonnance de la Commission n° 24217, datée du 25 septembre 1915, dans la nouvelle traversée du chemin Ridge (connu sous le nom du passage à niveau Watts) dans le township d'Ore, Ont., par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. (Dossier n° 25652.)

Ordonnance rendue que quand les conditions du trafic l'exigeront, on établira une rampe de 10 pour 100 à l'approche du chemin de concession dans le township d'Oro; que le chemin Ridge soit élargi à cinquante pieds. Pour les autres conditions voir l'ordonnance 24773. Ordonnance n° 24217, datée du 25 septembre 1915, rescindée.

5729. Demande de la corporation de la ville d'Hamilton, Ont., à l'effet que l'ordonnance n° 24616, datée du 28 décembre 1915, qui prescrit que trente pour cent des frais de la construction du nouveau pont portant la voie de la rue King au-dessus des voies de la compagnie de chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo,* soient supportés et payés par la ville d'Hamilton et 70 pour 100 par la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo,* soit amendée en faisant une nouvelle répartition des frais, de manière à réduire le montant payable par la ville et enjoignant à la *Hamilton Street Railway Company* de prendre sa part des frais. (Dossier n° 24499.)

Ordonnance rendue renvoyant les demandes mais prescrivant que des plans détaillés du pont projeté devant être construit en vertu de l'ordonnance n° 24614 soient déposés par la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* dans les trois semaines qui suivront la date de l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24761.

5730. Demande de la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* à l'effet d'obtenir une nouvelle audience de la demande de la ville d'Hamilton, Ont., pour la construction d'un nouveau pont élevé public sur la rue King, dans la ville d'Hamilton, au-dessus des voies de la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* et de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour la raison que les frais des travaux, tels que sitpulés par une ordonnance de la Commission n° 26416, datée du 28 décembre 1915, devraient être répartis de nouveau, le montant payable par la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* devant être réduit et qu'il soit ordonné à la *Hamilton Street Railway Company* de payer une partie équitable des frais, ayant égard au fait que la *Hamilton Street Railway Company* est la compagnie la plus nouvelle et que le pont doit être construit pour son avantage. (Dossier n° 2449.)

Ordonnance rendue renvoyant les demandes et prescrivant que des plans détaillés du pont projeté devant être construit en vertu de l'ordonnance n° 24614 soient déposés par la compagnie du chemin de fer dans les trois semaines qui suivront la date de l'ordonnance. Voir l'ordonnance n° 24761.

5731. Dans l'affaire de la protection devant être établie au passage à niveau du chemin Ancaster et la distribution des frais de l'établissement de cette protection, et dans l'affaire de la demande de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* pour permettre aux gardiens dudit passage à niveau de s'absenter le dimanche excepté pendant le temps où ils peuvent être obligés de signaler les trains sur ce passage à niveau. (Dossier n° 9437.628.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'améliorer les lieux au passage à niveau tel que prescrit dans l'ordonnance; les travaux devant être achevés le 1er juillet 1916, la compagnie n'étant pas tenue d'engager un gardien au passage à niveau le dimanche pourvu que le mouvement de tous les trains sur le passage à niveau soient signalés. Voir l'ordonnance n° 24762.

5732. Demande du conseil municipal du township de Lancaster, Ont., pour obtenir un passage à niveau public sur les voies de la compagnie de chemin de fer *Toranto and Buffalo* sur la rue Leland, Hamilton-ouest, township d'Ancaster, Ont. **(Dossier n° 23195.)**

Ordonnance rendue accordant la demande. Le demandeur devant payer les frais de la construction et de l'entretien. Voir l'ordonnance n° 24822.

5733. Demande de la corporation de la ville de Burlington, Ontario, pour une ordonnance enjoignant qu'une cloche électrique d'avertissement soit placée à l'endroit où le chemin de fer du Grand-Tronc traverse la rue Ontario dans le voisinage de l'avenue Brant, Burlington, Ontario. (Dossier n° 9437.1322.)

Ordonnance rendue prescrivant à la compagnie du chemin de fer d'installer dès le 1er juin 1916 une cloche automatique. Vingt pour cent des frais de l'installation devant être payé à même le fonds des passages à niveau et le reste par la compagnie du chemin de fer. Voir l'ordonnance n° 24755.

5734. Demande de la Commission des chemins publics de Toronto et d'Hamilton, en vertu du paragraphe 237 pour obtenir la permission de construire et d'entretenir un chemin public à travers la voie de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, division nord et nord-ouest dans la ville de Burlington, Ontario, et à travers la voie de la *Hamilton Radial Electric Railway Company*, là où ladite voie est posée le long de l'avenue Maple, Burlington, et pour une ordonnance fermant le passage à niveau au-dessus desdites voies de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et de la *Hamilton Radial Electric Railway Company* à la rue Water, près du passage à niveau projeté tel qu'indiqué sur le plan soumis avec la demande originelle datée du 6 décembre 1915. (Dossier n° 26552.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

5735. Dans l'affaire de l'état supposé dangereux du passage à niveau de la rue King, Berlin, Ont., en raison de certains arbres cachant la vue des trains qui approchent. Chemin de fer du Grand-Tronc. (Dossier n° 9437.124.)

Ordonnance rendue enjoignant à la ville de Berlin de tailler et de continuer à tailler de temps en temps les arbres qui cachent la vue au passage à niveau de la rue King. Voir l'ordonnance n° 24764.

5736. Demande des frères Noecker, de Drayton, Ont., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'installer des facilités de voie de raccordement ou de voie d'évitement afin de desservir les propriétés des demandeurs à Drayton, Ont. (Dossier n° 26440.)

Renvoyée à l'ingénieur en chef de la Commission afin qu'il s'enquiert de la question des frais et qu'il fasse rapport à la Commission, et si nécessaire, la Commission rendra une ordonnance en vertu du paragraphe 226 de la Loi des Chemins de fer.

5737. Demande de la municipalité du township d'Etobicoke, Ont., pour une ordonnance obligeant la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de construire un pont élevé au-dessus de sa voie à un endroit où elle traverse le chemin dans le lot 25, concession A, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier n° 9437.1317.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'installer un type amélioré de cloche automatique audit passage à niveau dès le 1er juin 1916. Vingt pour cent des frais de l'installation de la cloche devant être payé à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer et le reste par la compagnie du chemin de fer. Voir l'ordonnance n° 24754.

5738. Plainte du *Board of Trade* de Mimico, Ont., à l'effet que la situation de la station et que les facilités que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc projette de fournir, en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 24501, datée du 29 novembre 1915, sont totalement insuffisantes et ne répondent pas aux besoins du trafic à cet endroit. (Dossier n° 24669.)

Ordonnance rendue accordant la demande aux frais de la compagnie du chemin de fer. La compagnie du chemin de fer doit installer une barrière du côté est du passage à niveau. Voir l'ordonnance n° 22219.

5739. Considération de l'affaire de la protection aux rues Ridout, Richmond, Waterloo, Colborne, Burwell, William, Maitland, Adelaide, Rectory, Egerton, et Clarence; où lesdites rues sont traversées par les voies de la compagnie du chemin de fer

du Grand-Tronc; la compagnie du chemin de fer *Michigan-Central* et la compagnie *London and Port Stanley,* dans la ville de London, Ont. (Dossier n° 9437.157.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc d'installer des barrières aux passages à niveau des rues Waterlo et Colborne, dans la ville de London; ces barrières devant fonctionner jour et nuit. Soixante pour cent des frais de l'installation devant être défrayé par le chemin de fer; 20 pour 100 par la ville de London, et 20 pour 100 à même le fonds des passages à niveau de chemins de fer. La protection des autres rues mentionnées devant être laissée pour plus ample considération. Les barrières devant être installées le 31 août 1916. Voir l'ordonnance 25012.

5740. Etude de la question d'installer des garde-trolleys sur les fils de la *London Street Railway Company* aux passages à niveau, et d'exiger que les fils de la *London and Port Stanley Railway Company* soient isolés sur une distance telle de chaque côté des passages à niveau, qu'elle empêchera la possibilité de connexion électrique avec un trolley de la *London Street Railway Company.* (Dossier n° 26603.)

Jugement réservé: la *London Street Railway Company* devant soumettre un dessin des raccordements projetés.

5741. Demande de la Commission des chemins de fer de London afin d'obtenir l'autorisation de construire une voie d'évitement sur la rue Bathurst pour approvisionner la *Hunt Milling Company,* la station de transformateurs Hydro, et la compagnie urbaine du gaz, la station de transformateurs Hydro et la compagnie urbaine du gaz dans la ville de London, Ont. (Dossier n° 25649.3.)

Ordonnance rendue, sujette au rapport et à l'inspection de l'ingénieur électricien de la Commission.

5742. Demande de la Commission des chemins de fer de London à l'effet d'obtenir une voie de raccordement entre la compagnie du chemin de fer *London and Port-Stanley* et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc sur la rue Burwell dans la ville de London, Ont. (Dossier n° 25649.16.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

5743. Considération de la valeur de la propriété de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc devant être acquise et employée par la compagnie du chemin de fer *London and Port Stanley* en vertu des dispositions de l'ordonnance n° 23753, datée du 27 mai 1915. (Dossier n° 25649.2.)

Ordonnance rendue autorisant la construction de la voie de raccordement. Voir l'ordonnance n° 24950.

5744. Demande du ministère des Travaux publics de la province d'Ontario, division des chemins de colonisation, en vertu du paragraphe 237, pour obtenir une ordonnance accordant la permission de construire un passage à niveau sur la voie de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, division Canada-Atlantic, dans le lot 9, concession 6, township d'Airy, près de la station de Whitney, Ont. (Dossier n° 26250.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir l'ordonnance n° 24763.

5745. Demande de *Quinlan & Robertson, Limited,* de Toronto, Ont., afin d'obtenir l'approbation des plans indiquant la transmission à câble et le dessin de pont pour la protection de la voie au-dessus des voies de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc dans la vallée de la Don à l'emplacement du viaduc de la rue Bloor, à Toronto, Ont. (Dossier n° 22697.1.)

Ordonnance rendue autorisant les demandeurs à construire et à entretenir une transmission à câble et un pont pour la protection des trains au-desssus des voies du Grand-Tronc et du *Canalian-Northern* en conformité avec le plan déposé. Pour conditions supplémentaires voir l'ordonnance n° 24780.

5746. Demande de William Ellis de Toronto, Ont., pour obtenir une voie d'évitement à partir de la ligne de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à sa propriété sur l'avenue Saint-Clair, Toronto, Ont. (Dossier n° 22333.35.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de construire, d'entretenir et de mettre en service une voie d'évitement telle que demandée. Voir l'ordonnance 24778.

5747. Demande de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à l'effet d'enjoindre à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de restaurer la voie principale originelle entre Don et Rosedale, ou de changer les croisements, y compris les cœurs et les signaux de branchement de manière à ce qu'elle devienne une voie convenable pour les trains sur la voie principale là où les circonstances l'exigeront.

Demande retirée.

5748. Plainte de Mme Ella J. Wheeler, de Toronto, Ont., que la compagnie *Bell Telephone of Canada,* refuse d'installer un téléphone dans sa maison. (Dossier 26623.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du *Bell Tlephone* d'installer un téléphone dans la maison de la plaignante et d'installer toutes les facilités convenables pour son emploi. Voir l'ordonnance n° 24757.

5749. Plainte des citoyens d'Hagerville, Ont., contre la mesure prise par la compagnie *Great-North-Western Telegraph* de fermer sa station télégraphique dans cette ville. (Dossier n° 10041.55.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie *Great-North-Western* d'installer immédiatement un appareil de télégraphie dans la station de la compagnie du chemin de fer Michigan-Central dans la ville d'Hagersville. Voir l'ordonnance n° 24794.

5750. Requête de la corporation de la ville de Chesley, Ontario, demandant une ordonnance qui décrète le déplacement des poteaux de la compagnie de téléphone Bell sur la rue Main, du côté ouest au côté est, afin d'éviter le double croisement à l'angle des rues Main et Adolph, et de maintenir d'un côté de la rue tous les poteaux de la compagnie Bell, et de l'autre côté les poteaux de la commission hydro-électrique. (Dossier n° 26638.)

Ordonnance décrétant que les poteaux de la compagnie de téléphone Bell sur la rue Main dans la ville de Chesley soient déplacés au côté est de la rue; ce travail sera fait par la commission hydro-électrique de la province, aux frais de la municipalité requérante. Voir ordonnance n° 24776 et l'ordonnance modificatrice 24787.

5751. Plainte d'Albert Powers, de Picton, Ont., contre le taux de 40 cents exigé par la *Canadian-Northern Express Company,* entre Trenton et Picton, sur les fruits venant du district de Niagara. (Dossier n° 4314.391.)

Jugement réservé.

5752. Plainte de la *T. H. Taylor Company* et de la *Canada Flour Mills Company,* deChatham, Ont., contre le taux de deux cents exigé pour l'aiguillage du grain moulu à Chatham, Ont. (Dossier n° 26181.)

Ordonnance renvoyant la plainte. Voir ordonnace n° 24868.

5753. Requête de la *Canadian Tungsten Lamp Company, Limited,* de Hamilton, demandant une révision de la classification des lampes à tungstène. (Dossier n° 19367.58.)

Jugement réservé.

5754. Plainte de la *London and Port Stanley Railway Company* contre l'abolition des tarifs et divisions communs, pour le charbon venant de la voie *Bessemer and Lake Erie* à des destinations situées sur le Grand-Tronc; ces tarifs communs sont indiqués dans le tarif C.C.F.C. n° 162 du *Bessemer and Lake Erie Railroad.* (Dossier n° 26693.)

Requête renvoyée. Pas d'ordonnance nécessaire.

5755. Prise en considération des tarifs additionnels projetés par les compagnies de transport pour le service de wagons-glacières chauffés, tels qu'indiqués dans le tarif spécial suspendu par l'ordonnance n° 24680 de la Commission, en date du 27 janvier 1916. (Nouvelle audition sur demande de la compagnie du Pacifique-Canadien.) (Dossier n° 18855.11.)

Une ordonnance n'est pas nécessaire puisque le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont convenu de rétablir le règlement L.C.L., sans ordonnance. Le Pacifique-Canadien a déposé un nouveau tarif, C.C.F.C. n° E.3118, et le Grand-Tronc, le supplé-

ment n° 2 au tarif premier suspendu; les nouveaux taux entreront en vigueur le 28 février 1916.

5756. Requête de la corporation municiple du township de Lochiel, Ont., de James D. McGillis et de Mary McDonald, dudit township, en vertu des articles 252 et 253, demandant une ordonnance qui oblige la compagnie du Grand-Tronc à construire et entretenir un passage convenable depuis la barrière sur la propriété de ladite Mary McDonald ½ S.-O., lopin 6, concession 2, township de Lochiel, longeant la limite septentrionale des terrains du Grand-Tronc, jusqu'à un point dans le lopin 7, concession 2, township de Lochiel, vis-à-vis de la rue Pitt, dans le village de Glen-Robertson, et de faire communiquer ce passage avec un croisement convenable sur la grand'route prolongeant la rue Pitt de l'autre côté de la voie, et de continuer ce même passage jusqu'à ce qu'il communique avec la rue Florence, dans le village de Glen-Robertson, comté de Glengarry, Ont., et entretenir ce passage pour l'usage du public. (Dossier n° 24860.)

5757. Requête de Joseph A. Barrett, d'Ottawa, Ont., en vertu de l'article 226, demandant une ordonnance qui oblige le Pacifique-Canadien à construire, entretenir et exploiter une voie blanche à la borne milliaire 0·65 sur la subdivision Prescott dudit chemin de fer, afin de desservir les terrains dudit Joseph A. Barrett, marchand de bois et de charbon. (Dossier n° 26746.)

Ordonnance autorisant la construction de la voie demandée; le travail sera terminé pas plus tard que le 15 juin 1916. Voir ordonnance 24951.

5758. Requête du *Canadian Northern* demandant que le Grand-Tronc soit tenu, ou de restaurer la route première de la ligne principale entre le Don et Rosedale, ou de changer les traverses, y compris les signaux d'aiguillage et les rails de croisement, de sorte que la route soit convenable pour des convois de ligne principale lorsque sont étalés les signaux pour convois ordinaires. (Dossier n° 26606.) Audition ajournée.

Requête retirée.

5759. Requête du *Board of Trade* de Montréal, demandant une ordonnance qui désavoue les augmentations projetées dans les taux sur les pois entiers expédiés à certains endroits dans l'Est des Etats-Unis, tels que publiées et déposées dans les listes suivantes:—

Pacifique-Canadien:—

Supplément n° 1 à la C.C.F.C. n° E-2935.

Grand-Tronc:—

Supplément n°	20	à la C.C.F.C. n°	E-1860
"	21	"	E-1861
"	13	"	E-1872

(Dossier n° 26741.)

Ordonnance rayant les pois de la liste d'articles qui paient les taux du grain en consignation depuis des stations au Canada jusqu'à certains endroits de l'est des Etats-Unis, tels que stipulés dans les cédules indiquées dans l'ordonnance; et suspendant certains tarifs. Voir ordonnance n° 24788.

5760. Requête d'*Ivey & Co., de Port-Dover,* Ont., demandant une ordonnance qui oblige le Grand-Tronc à construire une voie d'évitement pour le chargement pour desservir les moulins de la compagnie requérante, à Port-Dover, Ontario. (Dossier n° 26749.)

Requête refusée. Voir ordonnance n° 24830.

5761. Plainte des résidents d'Arkwood, Ont., demandant pour cet endroit un meilleur service de convois pour voyageurs sur l'embranchement Chatham-London du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 26629.)

Pas d'ordonnance, le différend étant réglé entre les parties.

5762. Plainte des résidants de Melrose, Ont., contre le service des voyageurs donné par le Pacifique-Canadien, allant vers London, Ont. (Dossier n° 26487.)

Pas d'ordonnance, le différend étant réglé entre les parties.

5763. Requête de la *London Railway Commission* demandant l'autorisation de construire une voie de chargement en travers de la rue Bathurst pour desservir la *Hung Milling Co.,* la *Hydro Transformer Station* et la *City Gas Co.,* dans la ville de London, Ont. (Dossier n° 25649.3.)

La Commission a décrété l'émission d'une ordonnance conforme à ses instructions. La question est remise à l'ingénieur électrique de la commission pour qu'il en fasse examen et rapport.

5764. Requête de la corporation de la cité de London, Ont., demandant une ordonnance qui oblige la *London Street Railway Co.,* à poser et entretenir une voie double en travers des rails du Grand-Tronc à la rue Richmond, dans la cité de London, Ont. (Dossier n° 7264.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc d'installer des barrières aux passages des rues Waterloo et Colborne, dans la cité de London, lesquelles barrières devront fonctionner jour et nuit. Soixante pour cent des frais d'installation seront payés par la compagnie du chemin de fer; 20 pour 100 par la cité de London, et 20 pour 100 à même le fonds des passages à niveau. On étudiera plus tard la question de la protection des autres rues mentionnées. Les barrières devront être installées pas plus tard que le 31 août 1916. Voir ordonnance 25012.

5765. Requête de la *London Railway Commission* demandant que le Grand-Tronc soit tenu de faire l'aiguillage des wagons déplacés par la *Port Stanley Ry. Co.* dans le parc de London, selon les dispositions de la convention signée le 25 avril 1870 entre la *Great Western Ry. Company* et la *London and Port Stanley Railway Company.* (Dossier n° 25649.14).

En délibéré. La commission n'a pas encore agi.

5766. Requête de la *W. A. Jenkins Manufacturing Company,* de London, Ont., demandant l'application d'un tarif spécial pour céréales sur les envois ed "tourteaux à veaux" partant de London, Ont. (Dossier n° 19367.57).

Cause rayée de la liste; réglée entre les deux parties.

5767. Plainte d'Alex. Pollard, de London, Ont., que les chemins de fer ne donnent pas cinq jours libres pour passer aux douanes, commander et décharger les wagons de charbon. (Dossier n° 1700.112).

Requête retirée.

5768. Requête de *Morgans Supply House,* London, Ont., concernant les réceptacles cannelés pour l'expédition par messagerie, des volailles, des œufs et des poulets d'un jour.

(Cette question sera débattue à London, pour permettre à *Morgans Supply House* d'exposer leurs arguments. (Dossier n° 4397.27.) Cette affaire sera réglée par le supplément de la classification des messageries.

5769. Plainte de la *London and Lake Erie Railway and Transportation Company* à l'effet que la *Michigan Central Railway Company* refuse d'émettre, conjointement avec elle, des billets d'entier parcours entre London, Ont., et des endroits atteints par la *Michigan Central Railroad,* par voie de St-Thomas, Ont. (Dossier n° 18034.110.)

Ordonnance autorisant la *London and Lake Railway Transportation Company* de vendre des billets d'entiers parcours, conditionnellement. Voir ordonnance n° 24909.

5770. Requête demandant pour les wagonnées de bois-d'œuvre expédiées de Spanish, Cutler, Spragge, Thessalon et Nestorville, Ont., à Port-Huron, Mich. des taux basés sur le même tarif qui s'applique au trafic entre ces endroits et Détroit. (Dossier n° 26615.)

Pas d'ordonnance nécessaire.

5771. Requête de la *London Railway Commission* et de la *Michigan Central Railroad Company,* en vertu des articles 167 et 237, demandant une ordonnance qui approuve et qui autorise la communication de la voie de la *Michigan Central Railroad Company,* à St-Thomas, Ont., avec la voie de la *London and Port Stanley Railway*

Company, et accordant aux requérants la permission de construire les lignes formant cette communication, en travers des rues Wellington, Moore, Centre et Ross, dans la cité de St-Thomas, Ont. (Dossier n° 25649.15.)

Ordonnance accordant aux requérants la permission de lier la voie de la *Michigan Central Railway Company* avec la voie de la *London and Port Stanley Railway Company.* Voir ordonnance 24895 et l'ordonnance modificatrice 24978.

5772. Plainte de la *Erie Co-Operative Company, Ltd.,* de Leamington, Ont., contre l'insuffisance de protection accordée aux fruits et légumes expédiés de Leamington par la *Dominion Express* sur le chemin de fer Père-Marquette. (Dossier n° 4214.511.)

La commission n'agit pas, le différend étant réglé avec la compagnie de messagerie.

5773. Plaintes de la *Canadian Fisheries Association,* de Montréal, Qué., et de la *W. J. Guest Fish Company,* de Winnipeg, Man., à l'effet que les compagnies de messagerie *Canadian, Dominion* et *Canadian Northern* ont publié des suppléments à leurs tarifs sur les wagonnées de poisson frais, discontinuant le service de camions, les dits suppléments ayant été suspendus par l'ordonnance n° 24628 de la Commission, en date du 10 janvier 1916, telle que modifiée par l'ordonnance n° 24647, en date du 12 janvier 1916. (Dossier n° 4214.517.)

Jugement réservé.

5774. Dans la question des réceptacles cannelés pour l'expédition, par messagerie, des volailles, des œufs, et des poulets d'un jour. (Cette question est réservée pour une audition à Ottawa, afin de permettre au service de l'aviculture, de la ferme expérimentale, Ottawa, de présenter son avis.) (Dossier n° 4397.27.)

Requête accordée; la question sera réglée par la classification des messageries.

5775. Plainte de la *Canadian Manufacturers' Association* à l'effet que les compagnies des chemins de fer continuent à exiger des taux de 4ème catégorie pour les viandes salées, non paquetées, en wagonnées, au lieu du taux de 5ème catégorie, tel que stipulé dans l'item 54, page 113, *Canadian Freight Classification,* n° 16. (Cause entendue à Ottawa le 21 septembre 1915. Nouvelle audition demandée.) (Dossier n° 19367.55.)

La Commission n'agit pas; le Pacifique-Canadien discutera la chose avec les autres compagnies de chemin de fer intéressées, aussitôt que possible, et avertira la Commission du résultat.

5776. Les compagnies des chemins de fer seront tenues de justifier leurs tarifs qui exigent paiement pour la glace et le sel fournis aux wagons-glacières. (Dossier n° 26113.)

Ordonnance décrétant que certains tarifs, énumérés dans l'ordonnance, qui indiquent les taxes imposées sur le sel et la glace fournis aux wagons-glacières, soient suspendues dans l'attente d'une nouvelle audition devant la Commission.

ANNEXE "C".

LA COMPAGNIE "SUDBURY BREWING AND MALTING" *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, AU SUJET DU PRIVILÈGE DE MOUTURE EN TRANSIT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 7 avril 1915.

Voici une requête de la compagnie *Sudbury Brewing and Malting* demandant une ordonnance de la Commission pour exiger que le privilège de la fabrication en transit soit étendu au malt transporté par le Pacifique-Canadien de Fort-William à Sudbury et là utilisé à la brasserie des requérants.

En réalité, il s'agit d'une réduction de taux sur les grains séchés ou sur ce qu'on appelle la drèche, résidu de l'orge qui a passé par la brasserie, laquelle sert d'aliment pour le bétail.

La compagnie, sans doute, paye les taux locaux sur la bière qu'elle fabrique. Les requérants prétendent que dans les circonstances, il n'est que juste qu'ils puissent expédier la drèche au prix peu élevé du transport direct.

Si, en premier lieu, j'étais d'avis que cet aliment, subissant, dans l'est, la concurrence de l'aliment produit par les déchets de mouture, il y avait lieu d'accorder quelque soulagement aux requérants, j'ai été obligé de changer d'opinion.

Après tout, le privilège de la mouture en transit est tout simplement ce que le mot veut dire. C'est un privilège et non un droit. C'est tellement un privilège que quand la commission du commerce entre états, par exemple, a commencé ses travaux, il a semblé très douteux si oui ou non l'on allait permettre la continuation de cette pratique. D'après les décisions telles que le les lis, on ne l'aurait probablement pas continuée, n'eût-ce été le fait que le commerce du pays avait longtemps joui de ce droit et que beaucoup d'établissements se trouvaient construits à des endroits où ils ne pourraient pas continuer à fonctionner si l'on supprimait le droit en question. La Commission a pensé que, dans l'intérêt public, le droit des compagnies de chemins de fer d'accorder ce privilège devait être reconnu, sujet, sans doute, à la condition qu'il n'y ait pas de passe-droit.

Le principe suivant est émis dans Koch *vs* la compagnie *Pennsylvania Railroad*, 10 I.C.C.R. 675.

> Les expéditeurs n'ont pas droit, à proprement parler, de moudre le grain en transit et de transporter les produits de mouture au taux de transport direct en vigueur pour le grain, de l'endroit de provenance à l'endroit de destination.

Cependant, sous le régime de la commission du commerce entre états, il faut que l'octroi du privilège par la compagnie de transport aux expéditeurs d'une région soit sans préjudice des droits des expéditeurs d'une autre région desservie par sa ligne.

Le jugement de la Commission, au sujet de la requête du *Board of Trade* de Montréal, demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du Pacifique-Canadien à accorder des tarifs comprenant des arrangements pour la mouture en transit du maïs reçu à Montréal par chemin de fer, venant des ports à élévateurs de la Baie Georgienne et de Détroit, etc., définit la question comme ceci:

> Nous ne pouvons pas obliger une compagnie de chemin de fer à établir un taux de mouture en transit sur quoi que ce soit. Il lui est loisible de le faire. Si elle décide d'en venir là, alors elle peut tomber sous notre juridiction si elle cause de l'injustice à quelqu'un. Mais s'il n'y a pas de taux de mouture en transit sur le maïs pour consommation locale, je ne vois pas comment la

question peut être de notre ressort. D'après ce que je comprends, nous ne pouvons pas obliger la compagnie à établir un tel taux. Si elle le fait et qu'il s'ensuit des passe-droits, cela tombe sous la clause des passe-droits.

A cause de cette question de passe-droit, vu qu'il y avait des taux de mouture en transit à d'autres endroits sur des consignations de grain, on a demandé à la Commission d'établir un taux de mouture en transit à Sudbury. Cette décision reconnaît qu'il y a eu passe-droit au détriment de certains meuniers et exige l'extension des tarifs que la compagnie de chemin de fer a établis à d'autres endroits exactement dans les mêmes conditions et circonstances et exactement pour la même industrie. (Voir jugement du sous-commissaire en chef de la cause de l'*Ontario and Manitoba Flour Mills vs* le chemin de fer du Pacifique, 10, C.R.C. 430.) Par exemple, le transport de l'orge auquel les requérants sont intéressés peut se faire sur le *Canadian-Northern* jusqu'à Fort-William. Avant d'arriver à cet endroit, l'orge a été transformée en malt ou, comme les requérants l'appellent, en "grain de malt", de sorte que, en autant que le Pacifique-Canadien est concerné, il ne reçoit pas de l'orge mais du "grain de malt" en premier lieu; et comme les requérants le prétendent, le grain a droit au privilège de mouture en transit sur chaque chemin de fer au moins et la compagnie du Pacifique-Canadien devrait être obligée d'accorder ce privilège après que la fabrication de la bière a eu lieu.

Je ne puis pas donner suite à ce raisonnement. A mon avis, la seule raison qui puisse justifier le point de vue des requérants serait la question de passe-droit seulement. Peut-on dire que c'est un passe-droit d'accorder un taux de mouture en transit au meunier et de refuser un taux de fabrication en transit au brasseur. Le but de la brasserie n'est certainement pas la fabrication d'un aliment. S'il y a passe-droit au détriment du brasseur, pourquoi n'y en aurait-il pas au désavantage du fabricant de sucre de betterave ou d'amidon? Pourquoi le fabricant de sucre de betterave n'aurait-il pas un privilège spécial sur sa pulpe de betterave sèche qui peut servir comme aliment des bestiaux; ou le fabricant d'amidon sur les sous-produits du maïs qu'il a apporté à sa fabrique et qui peut encore servir à alimenter le bétail?

Dans les jugements que j'ai consultés, je n'ai pas pu trouver un seul cas où l'on ait demandé une ordonnance de ce genre pour étendre le privilège aux brasseries. Accorder une telle ordonnance serait adopter un nouveau principe qu'il faudrait logiquement étendre au point le grever les revenus des compagnies et d'en embarrasser sérieusement l'exploitation.

Ce qu'on demande ici est différent de ce qui s'accorde comme privilège de transit. Le requérant demande le transit sur le sous-produit lorsqu'il n'y a pas de privilège de transit pour le produit principal: la bière. Dans le privilège de mouture en transit, c'est parce qu'on accorde le privilège de transit sur le produit principal qu'on le donne aussi sur le sous-produit. Un règlement du Pacifique-Canadien concernant le tarif de mouture en transit sur parcours direct décrète que pour chaque wagon de grain qui arrive, un wagon de produit manufacturé doit être expédié dans les quatre-vingt-dix jours. Si, par exemple, l'on vendait la farine dans la localité et que l'on ne réexpédierait que le sous-produit, alors, si l'on avait reçu dix wagons de grain et que l'on ne réexpédierait que cinq wagons de sous-produits, le meunier paierait le prix local sur les cinq autres wagons de ce grain qui une fois moulu aurait été livré dans la localité et aurait le reste du taux, plus l'arrêt, sur cinq wagons seulement de rebuts ou de sous-produits réexpédiés.

Dans l'exemple donné ci-dessus, si c'est le sous-produit qu'on réexpédie et qui reçoit l'avantage du transit, c'est le cas du moindre contenu dans le plus grand. Le but du privilège de mouture en transit sur la farine était de faciliter le mouvement de la farine et non pas celui du sous-produit. Mais la première faveur étant accordée, on a concédé la seconde. Dans les cas exceptionnels, tel qu'indiqué plus haut, il se peut que le sous-produit seul soit transporté en transit, cependant il est très clair que c'est le privilège accordé au produit principal qui sert de base à l'autre.

Les tarifs ont été vérifiés et il n'y a pas d'exemple où le privilège de transit ait été accordé pour un sous-produit, indépendamment du produit principal, et la Commission n'est pas justifiée d'accorder l'extension demandée.

Rapporté au volume 18, *Canadian Railway Cases*, p. 410. Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean concordants.

FORME DE REÇU DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 16 avril 1915.

Les expéditeurs ont soumis des plaintes à la Commission au sujet des formules de reçus telles que fixées par la Commission par suite de la première enquête sur les taux et les coutumes des compagnies de messageries.

Au paragraphe 5 de la formule, il est dit que la compagnie est exempte de toute responsabilité en ce qui concerne les pertes ou les dommages provenant de diverses causes mentionnées; et entre autres choses, elle est exempte de responsabilité en ce qui dépend " de conditions qui échappent à son autorité ". La clause du reçu se lit donc (à part ce qui ne concerne pas la question actuelle). " La compagnie ne sera responsable d'aucune perte, d'aucun dommage ni d'aucun délai causé par un cas de force majeure, etc., ou par des circonstances qui échappent à son autorité."

Il résulte de cette clause qu'une compagnie de messageries n'est responsable d'aucune perte, d'aucun dommage ni d'aucun délai causé par la compagnie de chemin de fer. La compagnie de messageries, remplissant un service de transport, est une entité séparée, constituée en corps. Les actes et les fautes des chemins de fer sont en dehors de son autorité.

La question de la responsabilité des retards des chemins de fer a été soulevée directement par la plainte faite par M. Willoughby, dont l'audition a eu lieu en partie à une séance de la Commission tenue à Moosejaw le 10 décembre 1914.

L'argument de M. Willoughby était celui-ci:—

> L'expéditeur de fruits de la Colombie-Britannique livre ses consignations à la compagnie de messageries. La compagnie de chemin de fer les prend en transit. Il survient quelque chose sur le chemin de fer et il s'ensuit que les marchandises ne sont pas livrées promptement. La compagnie de messageries prend avantage de cela et dit que " cette circonstance est en dehors de son autorité ". Nous voulons mettre les compagnies de messageries exactement dans la même situation que s'il s'agissait de la compagnie de chemin de fer. Nous voulons les mettre sur le même pied. Si la compagnie de chemin de fer ne pouvait pas invoquer cette raison alors la compagnie de messageries, qui est après tout, dans ce pays, la créature de la compagnie de chemin de fer, ne devrait pas être dans une meilleure posture.

La cause n'a pas été entendue au complet à Moosejaw; l'audience s'est terminée à une séance subséquente de la Commission à Ottawa.

On peut bien dire que la *Dominion Express Company* est une entreprise de la compagnie du Pacifique-Canadien; la *Canadian Express Company* une entreprise du Grand-Tronc et la *Canadian Northern Express Company* une entreprise de la compagnie du *Canadian-Northern.*

Il serait manifestement absurde de mettre sur le reçu relatif au transport des messageries une clause exemptant les compagnies de chemins de fer des pertes causées par leurs propres actions, dans le cas où elles transporteraient les marchandises elles-mêmes directement.

Le transport des messageries sur l'Intercolonial se fait par la *Canadian Express Company* et par la *Dominion Express Company.* Sans doute, dans ce cas, les compagnies de messageries n'ont aucun rapport avec l'administration du chemin de fer.

Si je reconnais entièrement le fait que le récépissé actuel a été soumis à un examen long et attentif à la première enquête sur les messageries et ne devrait pas être changé

ni varié sans de très bonnes raisons, et avec beaucoup de circonspection, je suis forcé de conclure qu'en tout cas, sous ce rapport, on ne peut pas approuver ses stipulations.

L'expéditeur de messageries ne connaît que la compagnie de messageries—il n'a rien à faire avec la compagnie de chemin de fer. La compagnie de messageries qui s'engage à remplir le contrat de transport a le droit de le faire de la manière qu'il lui plaît, en tant que l'expéditeur est concerné, du moment que les moyens qu'elle prend n'endommagent pas la consignation et ne causent pas de pertes à l'expéditeur, soit par un délai indu, soit pour toute autre cause.

Considérant la compagnie de messageries comme un agent de transport entièrement indépendant aux fins de l'accomplissement de son contrat, si la compagnie de messageries adopte l'agence de la compagnie de chemin de fer, je me demande comment elle ne devrait pas être responsable des actes de ses agents.

D'un autre côté, si la compagnie de messageries est considérée simplement comme une compagnie subsidiaire de la compagnie de chemin de fer, constituée en corporation par la compagnie de chemin de fer pour faire les affaires du chemin de fer, en autant qu'il s'agit du transport des colis à une grande vitesse, là encore il ne peut y avoir de raison pour laquelle l'expéditeur perdrait la protection qu'il aurait eue si le chemin de fer faisait les affaires directement. La formule actuelle me semble favoriser indûment les compagnies de messageries et les libérer d'une responsabilité qui raisonnablement s'attache à leurs opérations.

Avec beaucoup de déférence, je suis donc d'avis que les mots " des circonstances qui échappent à son autorité ", dans le paragraphe " C " de l'article 5 des " Termes et conditions " inscrits au verso du récipissé devraient être biffés et qu'à leur place il faudrait insérer le nouveau paragraphe suivant:—

> Pour toute perte ou tout dommage causé par le retard ou par avarie perte ou destruction de la consignation ou de toute partie d'icelle, à cause de circonstances échappant à l'autorité de la compagnie, à moins que ladite perte ou ledit dommage ne soit causé par la négligence de la compagnie de chemin de fer sur les trains ou la propriété de laquelle la consignation se trouvait lorsque la perte ou le dommage a eu lieu.

En réglant la question de cette manière nous donnons effet au récépissé actuel dans toute la mesure où il paraît juste et nous préservons l'ancien travail de la Commission autant que possible.

On se plaint aussi de ce que des colis expédiés fraco de port n'aient été livrés que contre remboursement.

Cette question a été discutée avec les compagnies de messageries qui prétendent faire les affaires de manière à éviter les erreurs de ce genre autant que possible; et que lorsqu'il se fait des erreurs et que la perception se fait en double, lorsqu'il devient évident qu'il y a eu double paiement par suite de la vérification des comptes, on rembourse immédiatement les expéditeurs.

Je reconnais qu'il peut y avoir des erreurs avec n'importe quel système et qu'il serait probablement excessivement difficile pour une compagnie de vérifier les perceptions faites par un facteur peu soucieux et peut-être malhonnête, car dans ce cas la perception n'apparaîtrait pas dans les livres et l'exaction ne serait jamais découverte par la vérification quelque parfait que fût le système de vérification.

Peut-être que le moyen le plus efficace d'empêcher tout paiement en double serait que la Commission exige le paiement d'avance de tous les frais et défende qu'on perçoive quoi que ce soit du destinataire. Cela me semble être le seul moyen d'empêcher absolument les erreurs. Il appert cependant que cela priverait le public d'un avantage dont il jouit actuellement.

Les acheteurs n'ayant pas un crédit établi avec leurs vendeurs seraient dans une situation indûment désavantageuse en faisant leurs achats. Il leur faudrait savoir et remettre le montant des frais de messageries avant que les marchandises puissent

leur être livrées; ou si l'acheteur faisait ses emplettes en personne, il lui faudrait attendre que les paquets soient faits les porter au bureau des messageries, les faire peser et payer les frais requis.

En outre, l'essence d'un service de messageries est la rapidité. S'il fallait se rendre compte des frais sur chaque colis et faire la perception avant que le transport n'ait lieu, je trouve qu'il s'ensuivrait de regrettables délais quand je songe à la manière dont les affaires ont été faites dans le passé non seulement par les compagnies de messageries mais par les grands expéditeurs.

Il me semble, cependant, qu'il faut exiger un système uniforme d'étiquettes à tout événement et que chaque compagnie de messageries, sujette à la juridiction de la Commission, doit apposer une étiquette imprimée sur chaque consignation de marchandises reçues pour être transportées, étiquette qui devra indiquer en caractère bien visible si les frais sont payés d'avance ou payables par le consignataire. Fréquemment les consignations contiennent plus d'un paquet; et, comme les grands expéditeurs ne peuvent souvent préparer tous leurs paquets que peu de temps avant le départ du train, on peut n'apposer qu'une étiquette sur n'importe lequel des paquets ou articles de la consignation, mais dans ce cas l'étiquette doit indiquer le nombre total des paquets ou articles contenus dans la consignation.

Pour prévenir davantage les erreurs, sur toutes les consignations payées d'avance, l'étiquette devra être imprimée en noir sur papier jaune; et sur les consignations à payer, sur papier blanc.

Ces étiquettes, une fois mises, ne devront pas être enlevées; et dans le cas où la compagnie en aurait besoin pour fins d'enquête ou pour prendre note des affaires au bureau de vérification, on devra dans chaque cas obtenir la permission du consignataire avant d'enlever aucune étiquette, enveloppe ou partie d'icelles de tout colis ou article.

Le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires McLean et Goodeve concordants.

"STANDARD CRUSHED STONE COMPANY" *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC AU SUJET D'UN EMBRANCHEMENT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 7 avril 1915:

L'ordonnance n° 22317 faite en vertu des stipulations de l'article 226 de la Loi des Chemins de fer oblige la compagnie du Grand-Tronc à construire un embranchement ou une voie en cul de sac tel que demandé par la compagnie *Standard Crushed Stone.*

La compagnie de chemin de fer avait prétendu qu'elle serait obligée de prolonger sa voie de garage actuelle sur l'emprise de sa voie pour exploiter la voie en cul de sac demandée. Cette question, comme celles de la protection au moyen de signaux et des frais d'aiguillage, a été réservée.

M. Chisholm a depuis écrit ce qui suit à la Commission:

> Je voudrais aussi signaler le fait que, probablement par inadvertance, on a omis dans l'ordonnance la stipulation qu'on insère généralement dans ces ordonnances décrétant que la compagnie requérante devait transporter à la compagnie de chemin de fer l'emprise de voie nécessaire. Par exemple, il y a une stipulation de ce genre dans l'alinéa 1 de l'ordonnance n° 20621 concernant la compagnie *St. Mary's Portland Cement.* L'acquisition de l'emprise de la voie est sans doute un incident nécessaire des stipulations de l'article 226 de la Loi, et je demanderais que l'ordonnance n° 22317, soit l'ordonnance édictée dans cette cause, soit amendée dans ce sens de manière à ce que les affaires déjà édictées soient mises sur une base définitive pendant l'étude de la question réservée.

S'il est vrai que la stipulation à laquelle réfère M. Chisholm se trouve dans l'ordonnance n° 20621, il est dans l'erreur lorsqu'il déclare que cette stipulation s'in-

sère généralement dans les ordonnances édictées en vertu de l'article 226. En examinant ces ordonnances on trouve que la pratique a été tout le contraire. La question ne semble pas avoir été soulevée. Dans la cause de la compagnie *St. Mary's Portland Cement* l'ordonnance était dans la forme agréée par la requérante. La stipulation concernant le transport de l'emprise de la voie n'a jamais été discutée; et comme la clause était approuvée elle n'a pas été considérée d'une manière spéciale par les commissaires.

En tout cas il m'a été impossible de trouver un cas où la nécessité d'un transport ait été reconnue par la Commission.

Il faut examiner les stipulations de l'article 226 qui se lit ainsi:

"Là où l'on établit ou projette d'établir une industrie ou une entreprise à moins de six milles du chemin de fer, lorsque le propriétaire de ladite industrie ou entreprise ou la personne qui se propose de l'établir désire obtenir des facilités de transport par chemin de fer pour sa marchandise, mais ne peut s'entendre avec la compagnie quant à la construction et l'exploitation d'un embranchement du chemin de fer qui y aurait accès, la Commission peut, sur requête dudit pro-propriétaire ou de ladite personne, si elle est convaincue de la nécessité d'un tel embranchement dans l'intérêt du commerce, ordonner à la compagnie de construire, entretenir et exploiter ledit embranchement, et peut ordonner audit propriétaire ou à ladite personne de déposer dans quelque banque autorisée la somme ou les sommes que la Commission jugera suffisantes ou nécessaires pour défrayer toutes les dépenses de la construction, du parachèvement et de la mise en état de service de l'embranchement, y compris le coût de l'emprise, les dépenses incidentes et les dommages.

2. La somme ainsi déposée devra, de temps à autre, être versée à la compagnie sur l'ordre de la Commission, au fur et à mesure des progrès des travaux.

3. Le montant ainsi payé par le requérant pour la construction et le parachèvement dudit embranchement sera remboursé au requérant par la compagnie sous forme de rabais, tel que le déterminera la Commission, à même et en proportion des taux exigés par la compagnie pour le transport du trafic du requérant sur ledit embranchement.

4. Jusqu'à ce que la somme lui ait été remboursée, le requérant a un droit spécial sur l'embranchement, en proportion de ladite somme qui doit lui être remboursé tel que susdit.

5. Sur remboursement par la compagnie audit requérant de tout paiement fait par le requérant sur ladite construction, lesdits embranchement, emprise et équipement deviennent la propriété absolue de la compagnie et sont libres de tout tel droit.

6. L'exploitation et l'entretien dudit embranchement par la compagnie, seront sujets et devront être conformes à telle ordonnance que la Commission fera à ce sujet en tenant raisonnablement compte des exigences du trafic sur ledit embranchement et en pourvoyant à la sécurité du public et des employés de la compagnie.

7. Toutes les stipulations de cette loi concernant la construction des embranchements s'appliqueront à tout embranchement construit en vertu de cet article.—3 E. VII, Chap. 58, A. 176; 6 E. VII, Chap. 42, A. 14.

En premier lieu il faut remarquer que la construction en vertu de cet article est imposée à une compagnie récalcitrante. Les dispositions de cet article diffèrent radicalement de celles qui régissent la construction habituelle des chemins de fer et qui se bornent à donner l'autorisation vu que la construction de lignes entre certains endroits ou dans certaines directions est laissée à la discrétion des administrateurs de la compagnie—la compagnie fournissant l'argent pour les travaux et prenant les risques de l'exploitation, qu'elle soit payante ou non.

En ce qui concerne la construction des embranchements, la décision des administrateurs de la compagnie peut être renversée par la Commission sur une question de prolongement de voie ferrée ou de police. Ces embranchements commerciaux, en général, sont relativement courts et la somme nécessaire à la construction et à l'exploitation de ces embranchements est peu considérable. Mais, en tout, la mise devient considérable, et la loi a pour but de protéger la compagnie en établissant que le coût initial sera supporté par le requérant. Ce coût ne comprend pas seulement la construction et le parachèvement de l'embranchement, mais aussi l'emprise et les frais ou dommages incidents.

C'est donc le requérant qui porte le risque en premier lieu. D'un autre côté, si son opinion est bien fondée et s'il se fait du trafic sur l'embranchement ainsi construit, la compagnie de chemin de fer doit rembourser le coût—y compris le coût de l'emprise—au requérant à même les frais exigés sur ses marchandises circulant sur l'embranchement. Quand la somme totale a été payée par ces rabais, l'embranchement, l'emprise et l'équipement deviennent la propriété absolue de la compagnie.

Il ne survient pas de difficultés au sujet des emprises appartenant aux autres. Le prix d'achat est compris dans le coût que la Commission doit trouver comme étant le meilleur en vertu du paragraphe 1 de cet article. Aucun requérant, jusqu'ici, n'a jamais cherché à augmenter la somme de son dépôt par une somme représentant la valeur de cette partie de sa propriété qu'il désire faire occuper par l'embranchement.

En tant que j'ai pu m'en rendre compte, il en résulte que le montant global payé par le requérant ne comprend jamais la valeur de cette partie de sa propriété qu'il consacre à l'usage du chemin de fer. Le remboursement requis par le paragraphe 3 n'a pas encore été fait en ce qui concerne cette propriété.

Il s'agit de décider si la compagnie, en vertu du paragraphe 5, ne devient propriétaire que des parties de l'embranchement dont le coût a été réduit au requérant et qui ont été inclues dans le montant global ou si tout l'embranchement, après que le coût total tel que fixé par la Commission a été réduit, devient la propriété de la compagnie.

En soi, le but du paragraphe 5 est clair. L'embranchement, quoi qu'en dise le requérant, devient complètement partie de la propriété de la compagnie—partie de son réseau. Cette partie de l'emprise qui consistait dans le terrain possédé par le requérant, en vertu de cet article, est tout aussi bien l'emprise que toute autre partie—aucune distinction n'est faite.

Dans un sens ce résultat ne comporte aucune injustice. La demande du requérant reçoit pleinement son effet. Il obtient l'avantage du chemin de fer, lequel, dans l'intérêt public, doit être permanent et sujet aux instructions ultérieures de la Commission quant à son prolongement ou à son exploitation, libre de toute question de titre privé.

Mais, sans doute, une partie du coût de l'embranchement imposé au requérant est représentée par la valeur de cette partie de sa propriété sur laquelle l'embranchement est construit. S'il n'encourt aucun frais immédiat, en ce qui concerne cette propriété, au point de vue de la construction de l'embranchement, la propriété a quelque valeur et sa perte représente un prix correspondant. D'un autre côté, à moins que l'avantage désiré ne profite au requérant, il n'en ferait pas la demande.

Sans doute, dans bien des cas, la propriété du requérant, en somme, acquiert plus de valeur avec l'avantage du chemin de fer, malgré la soustraction du terrain utilisé pour l'emprise. Dans ce cas, il n'y a pas de perte.

Jusqu'ici, j'ai traité de la question en ce qui concerne les dispositions de l'article 226, interprétant l'article de manière à lui donner plein effet, abstraction faite des autres articles de la loi.

Je suis d'avis, cependant, que l'article ne peut pas s'interpréter ainsi mais être lu en même temps que l'article 225 qui établit que les dispositions générales de la loi, en tant qu'elle est applicable, s'appliqueront aux embranchements et aux terres à prendre pour les construire.

A mon avis l'article 225 s'applique tout autant aux embranchements construits en vertu de 226 que de 222. S'il n'en était pas ainsi, il serait impossible pour un

requérant d'obtenir une construction forcée en vertu de l'article 226, si la terre d'un propriétaire refusant de vendre sa propriété se trouvait entre la voie du chemin de fer et la propriété du requérant. Les dispositions générales de la loi s'appliquant ainsi à l'emprise des embranchements, il faut acquérir les terrains nécessaires soit par entente avec les propriétaires, ce qui se fait généralement par transport ou autrement, en vertu des articles de la loi concernant l'expropriation et l'arbitrage.

Il en résulte donc, à la rigueur, que, quel que soit l'effet produit sur les affaires de la compagnie de chemin de fer ou l'industrie, la compagnie de chemin de fer doit obtenir, après avoir été au préalable indemnisée des frais sous le régime des dispositions de l'article, l'emprise nécessaire, y compris cette partie de l'emprise qui appartient au requérant.

Il s'ensuit que la compagnie acquiert sur le terrain un intérêt absolu ou qualifié en son propre nom. Le paragraphe 4 de l'article 226 crée un privilège statutaire sur cet intérêt, et le paragraphe 5 peut être interprété comme donnant simplement main levée de ce privilège sur des biens déjà acquis par la compagnie, à mesure et dès que le remboursement requis est complété.

En lisant les articles ensemble, comme je dois le faire, on trouve que, nonobstant la teneur de l'article 226, cette partie de l'emprise qui n'a été en aucune façon autrement acquise par le chemin de fer demeure la propriété de l'ancien propriétaire.

Rapporté à *Canadian Ry. Cases,* Vol. 18, p. 374.

Jugement rendu par le commissaire en chef adjoint SCOTT, en avril 1915:

Les faits de cette cause et les dispositions de l'article 226 de la Loi des Chemins de fer—l'article visé—sont énoncés dans le jugement du commissaire en chef.

La Commission a rendu plusieurs ordonnances en vertu de l'autorité conférée par l'article 226 de la Loi des Chemins de fer.

En déterminant le montant du dépôt exigé par le paragraphe 1 de l'article 226, la Commission n'a pas compris le montant que doit payer la requérante pour le terrain destiné à l'emprise de raccordement sur la propriété de la requérante. A ma connaissance, elle ne l'a jamais fait. La Commission peut comprendre la valeur du droit de passage sur le terrain de la requérante, dans le montant du dépôt à effectuer aux termes du paragraphe 1, et, par suite, dans le montant à rembourser en vertu des dispositions du paragraphe 3. Si la chose était pratiquée, la compagnie de chemin de fer aurait droit au transport du droit de passage, lors du dépôt et de la construction de la ligne. En effectuant un transport du droit de passage sur son terrain, la requérante perdrait le titre du transport de la propriété, mais elle conserverait une créance privilégiée, spéciale qui grèverait l'embranchement, sous l'empire du paragraphe 4, jusqu'à ce qu'on lui ait diminué le montant de son dépôt.

Dans le cas présent, comme on l'a fait observer, on n'a pas compris dans le chiffre du dépôt nécessaire une somme pour couvrir le paiement du droit de passage sur le terrain de la requérante. Le titre du droit de passage appartient encore à la requérante, et, à mon avis, il lui appartient jusqu'à ce que la compagnie en effectue un transport. Je ne pense pas que le paragraphe 5 de l'article 226 confère à la compagnie de chemin de fer un droit quelconque sur la propriété couverte par la voie industrielle sans un transport du propriétaire.

Dans le cas présent, la requête de la compagnie de chemin de fer demandant un transport de propriété est mal fondée. En effet, elle n'a ni acheté, ni payé la propriété, et il n'y a pas d'arrangement au moyen duquel le propriétaire serait indemnisé. Il faudrait rejeter la requête de la compagnie de chemin de fer.

A l'avenir, il faudrait porter à la connaissance du requérant les requêtes adressées à la Commission, à l'effet de faire rendre une ordonnance, sous le régime de l'article 226, la question aujourd'hui soulevée pour la première fois, je crois, du droit de la compagnie de chemin de fer au transport du droit de passage. De plus, si la compagnie insiste sur l'ordonnance de ce transport, il ne faudrait autoriser ce dernier qu'après indemnisation régulière de la requérante.

"COWICHAN CREAMERY ASSOCIATION" *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN RE TAUX DE MARCHANDISES.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 16 avril 1915:

La *Cowichan Creamery Association* a porté une autre plainte contre les tarifs de marchandises exigés par le Pacifique-Canadien.

Le 9 janvier, l'association a donné une commande d'un wagon de farine d'alfalfa à la *Alfalfa Products Company,* d'Enderby. On a expédié la farine d'Enderby le 28 janvier 1915, et la consignation est arrivée à Duncan, le 3 février 1915. Les frais de transport s'élevaient à $8 la tonne.

La requérante soutient que ce prix est exorbitant. A l'appui de son assertion, elle apporte qu'on peut expédier de la farine à tourteaux et d'autres produits de grain de Medicine-Hat, 827 milles à l'est de Vancouver, à raison de $8 la tonne. La distance qui sépare Enderby de Vancouver n'est que de 358 milles.

La plainte a été débattue avec la compagnie de chemin de fer. Au premier abord, le taux semble excessif. A raison de $8 la tonne, d'Enderby à Duncan, le taux est naturellement de 40 cents le 100.

La classification semble défectueuse au sujet de la farine d'alfalfa. Bien que ce ne soit pas un produit de grain, la luzerne, l'alfalfa, n'est qu'un fourrage. On peut l'expédier soit sous la forme de foin ou de farine. Cette dernière se compose simplement de foin séché au four, puis moulu. En tout cas, le procédé de fabrication est analogue au fourrage ordinaire, et il n'est pas plus cher. Le ministère de l'Agriculture fait observer à la Commission que la valeur de la farine de luzerne est à peu près la même que celle du son. Il est évident que les auteurs de cette classification n'ont cependant jamais pensé à la farine d'alfalfa, et la question semble n'avoir jamais été soulevée.

Je constate que le produit est d'un bien plus grand usage dans les états de l'Ouest. La classification en vigueur dans ces états range l'alfalfa moulu sous la rubrique ordinaire de "farine", dans le tarif de 6e classe.

Dans la classification de l'Ouest, le son rentre dans le même tarif. Par conséquent, en considérant l'alfalfa comme un fourrage de faible valeur et ayant droit à une faible classification, assujetti au tarif spécial applicable, le tarif de la somme des taux locaux se répartirait de la manière suivante: d'Enderby à Vancouver, 25 cents, plus 2 cents; de Vancouver à l'île, plus 5 cents; transport par voie ferrée, de l'île à Duncan, soit 32 cents.

En le considérant comme un parcours direct du fourrage et étant données les circonstances spéciales qui règnent, je suis d'avis qu'il faudrait diminuer le tarif à 30 cents le 100, et rendre une ordonnance à cet effet.

Le commissaire Goodeve a approuvé le jugement.

REQUÊTE DE LA LONDON RAILWAY COMMISSION, DEMANDANT L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE CONFÉRANT À LA LONDON AND PORT STANLEY RAILWAY COMPANY LE DROIT DE FAIRE CIRCULER SES WAGONS ET SES TRAINS, ACTIONNÉS À L'ÉLECTRICITÉ SUR LES VOIES FERRÉES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC, À LONDON, ONTARIO.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 17 avril 1915:

A l'audition, à Montréal, bien que reconnaissant qu'aucun des plans soumis par la requérante ne procurait de solution appropriée des difficultés de service présentées dans le cas actuel, j'étais d'avis, sous réserve des autres ordonnances et prescriptions exigées par la sûreté du public à l'avenir, qu'on pourrait adopter le plan modifié déposé par la requérante.

Depuis, les fonctionnaires de la Commission ont étudié le projet, et en examinant les détails de la voie et la dépense du chemin de fer du Grand-Tronc, ils constatent que le dernier projet de la requérante, et que j'aurais adopté, comporte la construction d'une nouvelle voie qui franchirait les voies de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Après avoir fait des enquêtes, je trouve qu'il n'existe pas, dans la localité, d'autre endroit où l'on pourrait régulièrement déplacer ces passages à niveaux. Sans ces derniers, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc ne pourrait régulièrement faire circuler ses trains de voyageurs, à destination ou en provenance de la station. Les fonctionnaires de la Commission rapportent que, dans les circonstances, l'adoption du projet aurait pour résultat d'obstruer le parc et de créer un danger; ils rapportent, en outre, que la seule solution de la question est de faire circuler le *London and Port Stanley Railway* jusqu'à la rue Richmond, au nord de la rue Bathurst. Ils exposent que le terrrain le plus exigü de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc qu'exigera la requérante sera la bande de quarante pieds qui sépare les rues Wellington et Clarence, situées immédiatement au nord de la rue Bathurst; et, de la rue Bathurst, vers l'ouest, de nouveau immédiatement au nord de la rue Bathurst, une bande de cinquante pieds, sur une distance de 272 pieds 3 pouces; et de 80 pieds sur une semblable distance, ce qui prolongerait la propriété acquise de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à la rue Richmond et donnerait un front de 80 pieds sur la rue Richmond, pour les fins de sa gare.

Cette étendue de terrain permettrait à la requérante de construire des voies ferrées entre les rues Wellington et Clarence, où il y aurait trois voies; l'une de ces voies s'étendrait jusqu'à la rue Richmond afin de desservir la gare; les deux autres s'étendant sur une distance approximative de 265 pieds, devant servir aux bagages, aux messageries et au lait.

La présente demande de la requérante traitait simplement d'affaires de cette nature. Par conséquent, on ne considère pas maintenant les exigences des marchandises de la ligne, mais cette question est réservée à l'étude, lors de la réception de toute autre requête.

La requérante prétendait que, à moins d'obtenir accès à la gare de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, elle perdrait un remaniement des facilités actuelles et la construction d'ouvrages aériens qui assureraient suffisamment la sûreté du public, ou en vue de l'expédition voulue et régulière des affaires mêmes de la requérante. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc s'est fortement opposée aux différents projets présentés. Il est évident qu'il faut, de quelque manière, veiller aux affaires de la requérante, et en présence de l'attitude assumée par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, on ne peut affirmer que la compagnie puisse, avec raison, s'opposer à l'émission de l'ordonnance maintenant projetée.

L'ordonnance sera rendue en conformité des dispositions de l'article 176 de la loi, qui autorise, entre autres choses, la requérante à prendre possession des terrains appartenant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, à les utiliser ou occuper, sauf l'approbation préalable de la Commission et toute ordonnance ou instruction que peut rendre ou donner la Commission.

Aux termes de l'article, il faudrait procurer aux parties des occasions de s'entendre au sujet de l'indemnité. Si les parties ne peuvent conclure d'entente, il incombe à la Commission de fixer le montant. On procurera aujourd'hui aux parties l'occasion de s'entendre sur la question d'indemnité. Sur la demande de l'une des parties, la Commission réglera ce point, si les parties ne peuvent en arriver à une entente.

Avant l'émission d'une ordonnance, la *London and Port Stanley Railway Company* devrait déposer, *pro forma,* une requête, subordonnément à l'article, pour demander l'autorisation de prendre possession de ce terrain.

"AMERICAN COAL AND COKE COMPANY" *vs* "MICHIGAN RAILWAY COMPANY" RE FRAIS DE SURESTARIES.

Jugement rendu par le commissaire McLEAN, le 12 avril 1915.

Le jugement a été rendu le 4 décembre 1914. La requérante demande une nouvelle audition afin de soumettre des témoignages supplémentaires. Dans la demande d'une nouvelle audition, elle énonce les raisons suivantes:

"Nous demandons respectueusement une nouvelle audition de cette cause dans le but de soumettre des témoignages supplémentaires et d'établir les points suivants à ce sujet:

"1. Que les chemins de fer sont directement occupés dans la vente du charbon et dans sa retenue à Windsor, Ontario, ce charbon étant consigné à Détroit, Mich., et l'imposition de frais de service de wagons donnerait à la division du charbon des chemins de fer un avantage irrégulier sur l'expéditeur particulier.

"2. Que les chemins de fer eux-mêmes sont responsables du système d'expédition de charbon aux endroits de distribution, car on a jugé impossible de pourvoir autrement aux besoins du pays.

"3. Que la retenue du charbon à Windsor n'est pas nécessaire pour empêcher la congestion du service à Détroit, la *Michigan Central Railroad Company* possédant maintenant d'amples facilités de s'acquitter du trafic qui lui est offert. Que cette retenue du charbon à Windsor n'a lieu que pour accommoder le voiturier.

"4. Que le transport du charbon de Windsor à Détroit, après la réception d'une nouvelle consignation de commandes n'est pas un transport à destination, mais un simple transport d'un parc du Canada à un parc des Etats-Unis, la distribution étant faite par ce dernier parc.

"5. Que le charbon consigné à Détroit n'est pas nécessairement destiné à être délivré dans cette ville, mais qu'il reçoit une nouvelle consignation à un endroit de Détroit, ou au delà, selon les exigences du cas.

6. Que la *Michigan Central Railroad Company* a rapporté que les wagons étaient à Windsor, alors qu'ils n'étaient pas à proximité de cet endroit. Les consignataires ne sont pas en mesure de vérifier ces rapports d'arrivée sans subir de frais supplémentaires qu'ils ne devraient pas supporter.

7. Que, dans des conditions ordinaires, le transport du charbon de Windsor à Détroit exige au moins vingt-quatre heures, parfois plus, et les consignataires ont droit à ce temps supplémentaire, avant d'être obligés d'acquitter les frais de service des wagons.

8. Que, dans les Etats-Unis, lorsqu'il surgit une congestion à un endroit désigné, et que le charbon ou d'autres marchandises sont retenus dans les parcs extérieurs pour accommoder le voiturier, les chemins de fer n'ont pas eu l'habitude d'imposer des frais de service de wagons, avant que ces derniers eussent atteint leur destination définitive, sauf lorsque le trafic est retenu à des endroits extérieurs, conformément aux instructions des consignataires.

9. Que les décisions de la *Interstate Commerce Commission*, mentionnées dans l'opinion formulée par votre Commission, ont été rejetées par les chemins de fer eux-mêmes, et que ces décisions ne sont pas aujourd'hui en vigueur.

10. Que, comme c'est un trafic commun à plusieurs états, passant simplement dans un pays étranger, le voiturier n'a aucun droit de profiter de ce fait, dans le but de chercher à imposer dans ce pays étranger (qui échappe à la juridiction de la *Interstate Commerce Commission*) des frais supplémentaires, en sus des taux autorisés pour le voiturage des marchandises.

11. Que ces frais supplémentaires sont imposés d'après un tarif déposé au bureau de la Commission des chemins de fer du Canada, et qu'on invoque comme autorité pour imposer ces frais.

12. Que, aux termes du connaissement, les marchandises visées par cette plainte ne peuvent légalement être détenues à Windsor, Ontario, si ce n'est à la requête du consignataire.

13. Que la Commission des chemins de fer du Canada est le seul tribunal autorisé par le Parlement pour rendre une décision au sujet des taux locaux imposés pour un prétendu service au Canada.

14. Qu'il faut rendre une décision au sujet de la légalité de ces taux de service de wagons en vue de protéger les Canadiens, ainsi que les résidants des Etats-Unis, autant que la plainte conteste le droit du voiturier de violer les termes et les conditions de ses connaissements.

La *Michigan Central Railway Company* répond comme suit à ces points:—

1. Nous ignorons le sens de "les chemins de fer." Seule la *Michigan Central Railway Company* est intéressée dans le cas présent. La *Michigan-Central* ne se livre pas à la vente de charbon, et, en tout cas, le point soulevé n'a aucune portée sur les questions impliquées dans le présent cas.

Si la plainte a pour objet une distinction injuste ou un avantage irrégulier, la *Michigan-Central* est disposée à y faire droit, s'il est formulé une plainte régulière; néanmoins, le point soulevé n'influe aucunement sur la légalité ni sur l'illégalité du taux de service des wagons.

2. Ce point se répond à lui-même, et il prouve la nécessité de la coutume, car on ne peut autrement satisfaire aux besoins du pays.

3. La disposition tarifaire contenue dans I.C.C. 4497, remarque 3 du règlement 1, et énoncée dans le jugement de la Commissions, *réserve* le droit de retenir les wagons. Il se peut qu'actuellement, ou en tout autre temps particulier, il n'y ait pas d'encombrement; toutefois, on sait très bien que, dans tous les grands centres, il existe plus ou moins d'encombrement. De plus, à moins que la compagnie ne soit libre d'être juge en l'espèce, la confusion s'accroîtrait plus ou moins. Il est faux que la retenue de wagons ait pour unique but d'accommoder le voiturier, car il est évident que le manque d'encombrement permet aux consignataires de recevoir une prompte livraison. Si la requérante s'oppose à la retenue de wagons, elle peut donner à son consignateur des instructions portant qu'au lieu d'expédier à "Détroit" généralement, on indique le nom du consignataire et la livraison spécifique nécessaire dans les limites de l'aiguillage de Détroit. Dans ce cas, les wagons ainsi consignés ne seront pas retenus, et les frais de surestaries n'augmenteront pas avant le placement des wagons sur la voie privée spécifique ou sur la voie du train.

4. Il est évident que le transport de Windsor à Détroit est un transport à destination, tout autant que tout mouvement d'aiguillage doit être un mouvement vers la livraison définitive du wagon. La preuve a établi qu'on fait une livraison plus expéditive du parc de Windsor qu'on n'en ferait des parcs extérieurs, du côté américain, qui sont tous situés en dehors des limites de la ville de Détroit. La situation et la manière de disposer du trafic de Détroit ont été entièrement expliquées à la Commission par M. Shearer, qui a montré le plan des limites d'aiguillage de Détroit et indiqué comment on réglementait le trafic arrivant des différents endroits et comment on effectuait les livraisons.

5. Ce point n'exige pas de réponse. Il est manifeste, et il montre la nécessité de retenir les wagons dans les parcs extérieurs.

6. Quelle plainte peut-on formuler, si l'on donne un avis du wagon? Cela procure plus de temps au consignataire pour ordonner le mouvement du wagon. On ne calcule les frais de surestaries qu'après l'arrivée du wagon et l'expiration du délai libre. Tout consignataire pourrait adresser cette plainte à un endroit quelconque du chemin de fer. Elle n'influe aucunement sur les questions décidées dans le cas présent.

7. La preuve a démontré qu'on pouvait plus rapidement livrer les wagons du parc de Windsor que des parcs extérieurs, dans le district d'aiguillage de

Détroit. Le point reconnaît le service des wagons et demande un délai libre supplémentaire. Dès que le chemin de fer reçoit l'ordre de mouvement, le service des wagons cesse jusqu'au placement du wagon, *i. e.,* on n'exige rien pour le temps du mouvement. La plaignante n'apprécie ou ne désire évidemment pas un rapide service de chemin de fer.

8. Dans ce point, on mentionne de nouveau " les chemins de fer ". En ce qui concerne la *Michigan Central,* il y a un tarif de destitution, et ce tarif est appliqué. Il ne peut pas être porté de préjudice au consignataire, car il n'a qu'à donner au chemin de fer l'ordre de mouvement du wagon, ce dernier étant retenu pour accommoder le consignataire. Si ce dernier retarde à le faire, quelle raison possible peut-il invoquer pour ne pas payer le service des wagons.

9. Dans ce point, il est encore fait mention " des chemins de fer ". Il est impossible de comprendre comment le chemin de fer rejette les décisions de la *Interstate Commerce Commission.* Si les décisions avaient été informées, désapprouvées ou modifiées, la plaignante était libre de l'indiquer dans ses témoignages soumis. Nous avons reçu instruction que les causes seront maintenues comme étant des jugements non contestés de la *Interstate Commerce Commission.*

10. Le service des wagons est imposé en vertu d'un tarif régulièrement déposé au bureau de la *Interstate Commerce Commission.*

11. Cette réponse est donnée dans le point 10. Le tarif I.C.C. 4497 est aussi déposé au bureau de la Commission comme C.R.C. 2171, de même que des centaines d'autres tarifs sont déposés, pour la simple raison qu'il embrasse les matières applicables au Canada, aussi bien qu'aux Etats-Unis.

12, 13 et 14. Ces points sont des questions de droit, et ils ont été jugés au détriment de la requérante.

En conformation du droit, tel qu'exprimé dans les causes soumises au jugement de la Commission, nous avons l'honneur de citer la cause *Berwind-White Coal Mine Co., vs Chicago and Erie R.R. Co.,* jugée le 14 décembre 1914, par la Cour Suprême des Etats-Unis, rapportée dans la partie 4 du volume 235, p. 371. Voici les termes du jugement du juge en chef White:

Concédant le dépôt d'un tarif concernant les frais de surestaries, on insiste que ce tarif n'autorisait que les frais de surestaries à destination, et les wagons n'ont jamais atteint leur destination, mais ils ont été retenus à un endroit en dehors de Chicago. Voici les faits: Les voies d'entreposage du chemin de fer pour les wagons consignés à Chicago en vue d'une nouvelle consignation à Hammond, Indiana, soit une distance considérable des têtes de lignes de la compagnie, plus près du centre de la cité, mais elles convenaient à la ligne de ceinture par laquelle on pouvait transférer les wagons à toute nouvelle destination désirée, et la retenue, sur cette voie, de wagons consignés comme les wagons en question, était conforme à une coutume qui avait existé pendant plus de vingt ans. Dans ces circonstances, l'argument est si entièrement dénué de fondement qu'il est frivole.

Il n'est pas survenu, dans les conditions, de changement qui justifie une nouvelle audition. La requérante n'a pas été prise au dépourvu à l'audition. On n'a pas découvert de nouvelle preuve qui ne pouvait être apportée à l'audition, et si la Commission accorde une nouvelle audition, simplement parce qu'elle en reçoit la requête, il ne peut y avoir de fin à ses ordonnances ni à ses jugements.

On prétend que la retenue du charbon à Windsor n'est pas nécessaire pour empêcher l'encombrement du trafic à Détroit, et on s'oppose à la coutume de donner avis de la retenue de wagons à Windsor. On affirme qu'en certains cas, ce rapport est donné lorsque les wagons ne sont pas encore arrivés à Windsor, et que, par suite, les consignataires ne sont pas en mesure de vérifier l'exactitude de l'avis, sans subir des

frais supplémentaires qu'ils ne devraient pas supporter. On déclare, de plus, que, dans des circonstances ordinaires, le transport du charbon de Windsor à Détroit exige environ 24 heures, et que les consignataires ont droit à ce temps supplémentaire, avant d'être obligés d'acquitter les frais de service des wagons.

Les points qui militent en faveur de la requête, en vue d'obtenir une nouvelle audition, sont, cependant, ceux qui se rattachent à la question de la prétendue juridiction de la Commission, et les raisons pour l'exercice de cette juridiction. Il est déclaré:

> 1° Que, comme c'est un trafic commun à différents états, passant simplement dans un pays étranger, le chemin de fer n'a pas le droit de chercher à imposer dans ce pays étranger des frais supplémentaires, en sus des taux autorisés pour le transport du trafic.
>
> 2° Que le tarif déposé au bureau de la Commission est donné comme autorité pour les frais exigés.
>
> 3° Que, aux termes du connaissement, le trafic en question ne peut légalement être retenu à Windsor, si ce n'est à la demande du consignataire; et
>
> 4° Que la Commission est le seul tribunal ayant juridiction. Même s'ils n'ont pas été développés de la même manière qu'aujourd'hui, ces points qui comportent l'aspect juridictionnel de la question ont été soumis à la Commission dans la première requête. Pour les motifs énoncés dans le jugement de la commission, prononcé le 4 décembre 1914, on a déclaré que la reconnaissance du comité international semblait exiger le rejet de la requête et l'émission d'une ordonnance en conséquence. La question de juridiction est fondamentale, et il ne semble pas qu'il faille maintenant modifier la décision rendue dans le jugement de la Commission, prononcé le 4 décembre 1914.

On peut mentionner le fait que, dans la décision qu'elle a rendue dans la cause *International Paper Company et al. vs Delaware and Hudson Company et al.* 33 I.C.C. 270, la *Interstate Commerce Commission* avait à juger une plainte portant que certains tarifs communs plus élevés que ceux en vigueur pendant plusieurs années, publiés par les voituriers canadiens et approuvés par les voituriers américains, pour le transport du bois de pulpe, d'endroits du Canada à des endroits de l'état de New-York, étaient déraisonnables.

En ce qui concerne le champ de sa juridiction à l'égard de ce trafic, la Commission renvoie à la page 273 de la décision de la cour Suprême des Etats-Unis dans la cause *T. and P. Ry. Co. vs. I. C. C., 162 U. S. 197,* comme établissant "qu'il ne peut être révoqué en doute que notre juridiction sur les voituriers par voie ferrée, dans le pays soumis à la loi, comprend toutes leurs lignes dans les limites des frontières américaines, sans égard à la provenance des marchandises."

Dans les consignations d'endroits du Grand-Tronc à des endroits du *Delaware and Hudson,* les taux étaient divisés suivant le pourcentage, la moitié de l'augmentation appartenant au *Delaware and Hudson.* Le point de jonction où le *Delaware and Hudson* reçoit ce trafic du Grand-Tronc est Rouses-Point, N.-Y., à environ un mille au sud de la frontière internationale. Le point de jonction par lequel ce trafic est transporté du Grand-Tronc au *New-York-Central* est Massena Springs, N.-Y., à environ vingt milles de la frontière, selon la circulation du trafic, mais, en réalité, à six milles de la frontière, en ligne droite.

Bien que, ainsi qu'on l'a indiqué, la Commission ait réaffirmé sa juridiction au sujet de la partie de la circulation aux Etats-Unis, elle n'a pu trouver lieu d'exercer cette juridiction ou un avantage qui en découle pour les parties requérantes.

En refusant, de la sorte, d'exercer sa juridiction, la Commission a fait observer qu'en pratique, dans tous les cas, l'augmentation a été acquise ou s'acquiert au profit du voiturier canadien pour le service accompli au Canada; et comme on reconnaît que cette question tombe presque exclusivement sous la juridiction de la Commission, elle n'a pas jugé à propos d'exercer sa juridiction, en ce qui concerne la partie de la question qui est tombée sous sa propre juridiction.

A la date du 17 mars 1915, la Commission a été avertie par la requérante que la question de distinction injuste au détriment de la *American Coal & Coke Company* par la *Michigan Central Railroad Company* avait été soumise à la *Interstate Commerce Commission.* On a transmis à la Commission une copie, qu'elle étudie actuellement, du dossier de la plaignante dans la cause de la *American Coal & Coke Company* vs la *Michigan Central Railroad Company.* Ce dossier est le dossier n° 7261 et il porte sur le dessus une déclaration qui est déposée par M. Duthrie pour la plaignante. D'après le dossier, il appert que la question de la plainte a été soumise à un des membres de la *Interstate Commerce Commission* à une séance tenue à Détroit, le 26 février 1915. Il est déclaré que la distinction est d'une quadruple nature, et la déclaration est rédigée dans les termes suivants:

> Premièrement. Que la défenderesse a obligé la plaignante à payer certains frais de service de wagons ($129) pour du charbon anthracite qui lui était consigné à Détroit, Mich., et détenu par elle à Windsor, Ont.
>
> Deuxièmement. Que la défenderesse a intenté une action dans la cour de Circuit du comté de Wayne dans l'état de Michigan, pour une somme de cinq cents dollars, pour des prétendus frais de service de wagons que la plaignante a refusé de payer avant qu'il ne fût prouvé que ces frais fussent légitimes.
>
> Troisièmement. Que la défenderesse a fermé le compte de crédit de la plaignante, à cause du refus de cette dernière d'acquitter les frais de service que la plaignante prétend être illégitimes.
>
> Quatrièmement. Que les dits E. J. Corbett, Charles C. Corey, *Ayres & Lang, Meeker & Co.,* et la *Ohio and Michigan Coal Co.,* contre chacun desquels les frais de service des wagons ont été imposés dans des conditions exactement identiques à ces frais imposés à la *American Coal & Coke Co.,* ont été exemptés du paiement de ces frais, n'ont pas été poursuivis par la défenderesse pour recouvrement, et ont été maintenus sur la liste de crédit de la *Michigan Central Railroad Company,* recevant ainsi une préférence et un avantage injustes et déraisonnables sur la plaignante et que cette préférence et cet avantage constituent manifestement une distinction injuste au détriment de la plaignante, aux termes de la loi de réglementation du commerce.

A l'audience de la Commission, on a attaqué comme illégal le taux imposé à Windsor, et on prétend que ce taux ne tombe pas sous la juridiction de la *Interstate Commerce Commission.*

Dans la requête maintenant soumise à la *Interstate Commerce Commission,* le grief de distinction injuste découle du taux imposé à Windsor.

En d'autres mots, il est évident que le requérant veut obtenir de la *Interstate Commerce Commission* le même redressement qu'il a demandé à cette commission, et la conclusion à laquelle on en est déjà arrivé, que la *Interstate Commerce Commission* est le tribunal qui doit régler convenablement la question débattue, est confirmée.

L'action prise devant la *Interstate Commerce Commission* confirme ce que l'on a déjà dit. Considérant ce qui semble être une déduction logique des faits exposés dans l'ordonnance dont on a fait mention, il ne conviendrait pas que cette commission prît de nouvelles mesures alors que le requérant attend la décision de la *Interstate Commerce Commission* et jusqu'à ce que cette commission refuse de prendre action sous le prétexte qu'elle n'a pas juridiction.

Jugement, commissaire en chef Drayton, 20 avril 1915:

J'approuve le jugement de monsieur le commissaire McLean refusant revision de la requête, et j'approuve ses conclusions. Les causes ne sont pas revisées, à moins qu'il ne s'élève des doutes dans l'esprit de la Commission quant à la justesse de la première conclusion, en raison de nouveaux faits exposés dans la demande de revision, ou autrement relativement à la justesse de la première conclusion, ou lorsque l'on peut avancer de nouvelles preuves sur un point essentiel. Aucune condition semblable n'existe dans ce cas.

Cependant, je désire ajouter au jugement de M. McLean, vu que M. Duthie, qui a comparu pour la compagnie demanderesse, a exprimé son intention de porter la cause plus loin. Il a, il est vrai, un droit incontesté d'appeler; et, dans les circonstances, je veux ajouter au premier jugement, qui règle la question d'une manière finale en tant que la Commission est concernée, mais seulement sur la question de courtoisie entre les commissions des deux pays.

Une courte revue des faits est nécessaire. Comme le disait la première requête:

> Le plaignant a expédié de points situés dans la Pennsylvanie, et a reçu à Détroit, Mich., par voie de Niagara et de Windsor, Ont., de l'anthracite consigné à l'*American Coal and Coke Company* à Détroit, Mich.

Le contrat de transport, la réception du charbon par la compagnie de transport (dans ce cas la *Michigan-Central Railroad Company*), et la livraison finale se font tous dans les Etats-Unis. La seule question que traite le premier jugement, par raison de courtoisie, est celle des droits perçus pour surestaries sur les wagons retenus à Windsor attendant des ordres du plaignant déclarant sur quelles voies industrielles de Détroit le charbon devrait être livré. La companie est justifiée de percevoir ces droits en vertu de son tarif n° 4497 I.C.C. et de l'appendice n° 10.

Le plaignant soutient qu'aucun droit de surestaries ne peut être chargé jusqu'à ce que la compagnie de transport ait exécuté son contrat; que ce dernier n'est exécuté que lorsque livraison a été faite à Détroit, que la livraison à Windsor, ou plutôt l'interception en transit, n'est certainement pas livraison à Détroit; et, conséquemment, on ne peut percevoir les droits de surestaries à Windsor. Je devrais aussi ajouter qu'un tarif I.C.C. déposé à cette commission prévoit les droits de surestaries, le même tarif et appendice étant déposés à la commission canadienne aussi bien qu'à la *Interstate Commerce Commission.*

Avant l'existence des voies ferrées, les compagnies de transport avaient le devoir de livrer personnellement les marchandises; de sorte que le contrat n'était exécuté que lorsque ces dernières avaient été ou livrées ou convenablement remises au consignataire à l'adresse donnée. Avec l'arrivée des chemins de fer et les conditions différentes qu'a apportées le transport en quantités énormes, l'ancienne règle, qui s'applique encore aux messageries, a été changée, et la seule obligation de la compagnie de transport est de décharger les marchandises ou de placer le wagon à un endroit convenable au point où les marchandises sont consignées, la coutume étant de donner avis au consignataire de l'arrivée des marchandises. Le contrat de transport est constamment sujet à la direction du propriétaire; et la compagnie de transport est forcée de suivre les ordres du propriétaire pendant le transport. Un ordre pour tel endroit peut être contremandé, et le propriétaire peut faire revenir sa marchandise en payant les charges dues, ou, ainsi, en changer la destination. Avec ce droit, existe celui d'arrêt en transit. De plus, les consignataires ont maintenant le droit, après l'arrivée du wagon contenant leurs marchandises dans la cour du chemin de fer à sa destination, de désigner sur quelle voie particulière le wagon doit être placé pour y être déchargé. C'est de ce privilège que la compagnie demanderesse se prévaut, puisque, comme le souligne le jugement précédent, elle expédie du charbon en wagons complets, possède ses cours à charbon, et ne peut dire, au moment de la préparation du connaissement, quels acheteurs auront besoin de charbon, ou sur quelles voies latérales il doit être livré.

La chose est naturelle, et, d'après moi, ne soulève pas d'objections. Elle ne fait qu'accommoder les marchands. Sans ces droits, vraiment, leurs affaires seraient sérieusement compliquées.

La décision que je prends sur ce premier point de droit (si, vraiment, on peut l'appeler ainsi) est, par conséquent, toute en faveur du plaignant; mais la compagnie de chemin de fer ensuite soutient qu'en vertu des tarifs imposés, comme je l'ai dit, à la *Interstate Commerce Commission* et à cette commission, les wagons déplacés d'après ces instructions ne doivent pas être détenus plus de 48 heures, temps libre qu'accordent les règlements du service des wagons.

La question suivante est de savoir si ces droits de surestaries peuvent être perçus avant que le wagon ait atteint la cour de la compagnie où le charbon est consigné.

La compagnie *Michigan-Central* a établi qu'elle possède, à Détroit, une cour pour ses affaires du nord, pour celles du sud, et pour celles de l'ouest; qu'elle n'a pas, à Détroit, une cour suffisante pour ses affaires de l'est; mais qu'elle utilise sa cour de Windsor pour la livraison, par interprétation, de marchandises dans l'est de Détroit.

En ce qui regarde la distance du centre de Détroit,—si c'est là le point en litige—la cour de Windsor n'est pas plus éloignée qu'au moins l'une des autres cours mentionnées.

Si la compagnie de chemin de fer avait transporté le charbon dont il s'agit à Détroit et l'avait placé dans une des autres cours, il est évident que cette commission n'aurait rien à faire avec la question; mais Windsor est non seulement une municipalité distincte, mais située dans un autre pays. Ce fait peut-il changer ce qui, autrement, serait une méthode raisonnable et juste de conduire le trafic? Mais en ce qui touche aux livraisons, par interprétation, et d'après la coutume américaine et les décisions des cours des Etats-Unis, la distance réelle de la cour de Windsor à Détroit ne formerait pas matière à objection. Il est inutile de mentionner de nouveau les autorités américaines énumérées dans le premier jugement. Le fait est que des cours beaucoup plus éloignées de la destination, que Windsor l'est de Détroit, ont été acceptées comme points d'arrêt pour les wagons, comme endroits de livraison. On pourrait aussi dire que l'on a souvent, sinon toujours, pris ces décisions à cause du fait que les voies de garage des têtes de lignes de la destination ont été encombrées.

La question quant à savoir si les voies de garage de Détroit sont ou ne sont pas encombrées n'est pas du ressort de cette commission. Si les têtes de lignes de Détroit ne sont pas encombrées, ou si les consignataires y rencontrent des difficultés la *Interstate Commerce Commission* peut facilement désavouer le tarif particulier en vertu duquel ces droits ont été perçus; mais, laissant de côté la question d'encombrement et admettant la nécessité de cours où les wagons peuvent être détenus attendant des ordres, nous avons à étudier la question principale, à savoir, si, dans les circonstances, en ce qui touche aux voies ferrées du Canada, les wagons dont il s'agit, lorsqu'ils sont retenus en dehors des têtes de lignes, sont ou ne sont pas sujets aux droits de surestaries lorsqu'ils sont retenus au delà du temps fixé.

Les délais pour lesquels les droits sont chargés se produisent sans doute en territoire canadien. En ce qui touche aux services des chemins de fer pour lesquels ces droits sont perçus, ce sont des services rendus dans le même territoire; et, considérant le fait indépendamment de la question de courtoisie entre les deux commissions, traitant Détroit comme un point de l'Ontario à une faible distance de Windsor, et jugeant la transaction au point de vue canadien seulement, pourrions-nous dire que cette pratique devrait être permise?

Le prix des immeubles dans les centres des grandes villes est très élevé; et, conséquemment, les têtes de lignes dans ces centres ne sont pas aussi étendues qu'elles pourraient l'être ailleurs. Tel est le cas au Canada comme ailleurs; et, fatalement, les têtes de lignes de nos grands centres canadiens ont été quelquefois sérieusement encombrées, et si toutes les cours des têtes de lignes doivent se trouver dans les limites de la ville avant que livraison puisse être faite, ou les affaires devront diminuer, ou les tarifs de chemin de fer augmenter; et touchant la coutume suivie au Canada, nous pouvons faire remarquer que des wagons à destination de Toronto sont retenus à Minico attendant des ordres—un endroit beaucoup plus éloigné de Toronto que Windsor ne l'est de Détroit. De même, des wagons à destination de Montréal et de Winnipeg sont retenus à des points hors de ces villes attendant des ordres—tous sujets aux droits de surestaries.

Conséquemment, traitant la cause comme étant entièrement de sa juridiction, la commission devrait, je crois, confirmer son premier jugement, vu qu'il n'y a pas raison d'en appeler.

COMMISSION DU CHEMIN DE FER LONDON *vs* LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA RELATIVEMENT À L'ÉLÉVATION DES FILS CROISANT LE CHEMIN DE FER "LONDON AND PORT STANLEY".

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, 19 avril 1915 :

La commission du chemin de fer London a présenté une requête, dans plusieurs cas, demandant des ordonnances forçant la compagnie de téléphone Bell à élever ses fils à des endroits où ils croisent les voies de la compagnie du chemin de fer *London and Port Stanley.* Dans ce cas, aussi bien que dans ceux des dossiers n°s 25542.13, 25542.9, 25542.7, 25542.1, 25542.2, 25542.4, 25542.5 et 25542.3, le croisement se produit le long de la ligne de la route publique. Dans d'autres cas, le dossier n'indique pas que le croisement se produit sur une route et il peut se faire qu'il se produise sur l'emplacement privé de la compagnie de chemin de fer aux autres endroits.

La compagnie de chemin de fer *London and Port Stanley* est à changer son système à vapeur pour le système électrique. Le système électrique qu'adopte la compagnie est le système à chaînette suspendue, de sorte que l'installation actuelle du téléphone doit être changée et les fils de ce dernier enlevés à ces traverses, et les poteaux remplacés de manière à faire place à la nouvelle installation suspendue de la voie ferrée.

Il n'y a pas de raisons pour que des ordonnances soient rendues dans chaque cas, obligeant la compagnie de téléphone Bell à changer son installation aux points voulus, tel que demandé. Cette dernière compagnie, cependant, prétend que le requérant devrait payer les frais et base sa prétention sur le paragraphe n° 6 des règles et règlements de la Commission touchant les croisements des fils. La compagnie de chemin de fer prétend que sa voie ferrée a été construite et exploitée peu après 1853, et passait aux traverses dont il s'agit longtemps avant l'installation du téléphone de la compagnie Bell. La demanderesse déclare qu'elle est plus ancienne que la compagnie Bell et comme les changements apportés sont nécessaires à l'exploitation convenable de sa voie, la compagnie Bell devrait payer les frais du changement nécessaire de son système.

En ce qui concerne les croisements de l'emplacement de la voie par la demanderesse, je suis d'avis que la prétention de la commission du chemin de fer London est juste, et que son ancienneté doit prévaloir. La propriété que traversent les fils de la compagnie de téléphone Bell, dans ce cas, appartient au chemin de fer, et, d'après la coutume de la commission, le droit de traverse que cette dernière a accordé sur l'emplacement de la compagnie du chemin de fer doit être sujet à l'exercice raisonnable des droits de cette compagnie et tel que le permet la Commission.

Les compagnies de chemins de fer, sous ce rapport, n'ont aucun droit en dehors de rendue à l'effet de placer les frais de ces travaux à la charge de la compagnie du téléphone Bell. La plupart des traverses cependant, sont dans le cas où l'installation de la compagnie de téléphone se trouve, en vertu de l'autorité de la loi du Dominion, le long des routes, les fils croisant la voie ferrée aux traverses de ces dernières. Dans ce cas, d'après ce qu'indiquent les registres, le droit de propriété appartient à la municipalité, la compagnie de chemin de fer ayant celui de croiser la route avec sa voie ferrée. Lorsque la compagnie du téléphone Bell a d'abord posé ses fils, c'était là le seul droit que possédait la compagnie du chemin de fer *London and Port Stanley.* Elle n'avait pas alors le droit de poser des fils au-dessus de la route, ou d'obstruer cette dernière de quelque façon, sauf de la manière qu'autorise la loi des chemins de fer et nécessaire aux fins d'exploitation de la voie ferrée, alors par la vapeur, au-dessus de la route.

Les compagnies de chemin de fer sous, ce rapport, n'ont aucun droit en dehors de l'ordonnance de la Commission les autorisant à croiser la route; droit restreint aux seuls travaux nécessaires. De sorte qu'une compagnie de chemin de fer, dans le cas où il s'agit de faire disparaître une traverse à niveau, avec emplacement de voie de

cent pieds de largeur de chaque côté de la route et une seule voie simple autorisée à croiser cette route, n'aurait, de fait, droit qu'à la considération d'une voie simple, *re* compagnie du chemin de fer Hamilton et Grand-Tronc, cause de l'avenue Kenilworth. Dossier n° 23753.

Par conséquent, bien qu'à ces traverses de route, la voie de la compagnie du chemin de fer *London and Port Stanley* soit plus ancienne que l'installation du téléphone Bell, la nouvelle installation élevée, que nécessite le changement, n'était pas autorisée à l'époque où le téléphone Bell fut posé, de sorte que la nouvelle installation de la compagnie du chemin de fer est plus récente que celle de la compagnie du téléphone Bell, et le coût de tous les changements nécessaires aux fins de la nouvelle installation du chemin de fer, aux traverses de routes, doit, par conséquent, être à la charge de la demanderesse.

Le sous-commissaire en chef Scott est du même avis.

RE L'ARTICLE 276 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, 6 mai 1915:

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a présenté une requête demandant une ordonnance de la Commission à l'effet d'exempter la compagnie de se soumettre aux stipulations de l'article 276 de la loi des chemins de fer, en ce qui concerne diverses traverses que mentionne la requête.

A l'appui de la requête, la compagnie fait remarquer que des barrières, des cloches, des gardiens, etc., protègent ces traverses, et qu'il est inutile d'avoir un homme sur l'avant du convoi ou du tender.

La division de l'exploitation a étudié la question et l'a discutée avec la compagnie du chemin de fer, il y a quelque temps; la première recommande qu'une ordonnance soit rendue relevant la compagnie du chemin de fer de l'obligation de placer un homme à l'arrière du tender, comme l'exige le règlement 102 et l'article 276 de la loi des chemins de fer, lorsque, reculant, on passe les traverses dont il s'agit, qui toutes sont protégées à la satisfaction de la Commission. La recommandation, cependant, établit une différence entre le cas d'un mouvement d'arrière d'une locomotive précédée d'aucun wagon et les autres mouvements, et elle insiste pour que, dans les cas où la locomotive est précédée de quelque matériel roulant, un homme soit placé sur le wagon d'avant.

L'article 276 se lit comme suit:

> Chaque fois que dans une cité, ville ou village, un convoi passe un passage à niveau et n'est pas précédé d'une locomotive allant de l'avant, de la façon ordinaire, la compagnie devra placer sur cette partie du convoi, ou du tender, s'il forme l'avant, un homme qui devra avertir les personnes stationnées sur la voie, traversant ou allant traverser la voie de ce chemin de fer. 3 E. VII, c. 58, s. 228.
>
> "2. La Commission, à la demande de toute compagnie ou personne, aura le pouvoir d'ordonner que cet article ne s'appliquera pas à tels convois ou telles classes de convois, ou aux convois parcourant telles parties désignées du chemin de fer de la compagnie, pourvu qu'aucune telle ordonnance ne soit rendue relativement aux convois occupés au garage, ou dans les cours ou aux têtes de ligne."

De l'avis de la division de l'exploitation, un homme sur le tender, lorsque la locomotive est à l'avant, bien qu'allant à reculon, est parfaitement inutile. De fait, dans le cas de la plupart des locomotives, le mécanicien a au moins une aussi bonne vue, sinon meilleure, de la voie en avant de lui que lorsqu'il va de l'avant, un tender étant presque toujours plus court que la chaudière et les autres parties de la locomotives en avant de la cabine; et, dans le cas d'un mouvement contraire, d'ordinaire, la fumée ou la vapeur ne peuvent obstruer la vue.

En d'autres mots, il semble que si un homme est nécessaire sur le tender, un homme est aussi nécessaire à l'avant de toute locomotive passant des croisements.

D'après les règlements, une locomotive faisant machine en arrière doit avoir une lumière sur le tender, le soir; et le chasse-pierre n'a certainement jamais prouvé son efficacité à préserver les gens frappés par une locomotive. C'est en se basant sur ces faits que le département a fait sa recommandation.

En vertu du sous-paragraphe, la Commission peut ordonner que l'article ne s'appliquera pas à telle ou telles classes de convois. Tout d'abord, il semblerait pratiquement impossible à la Commission d'en agir ainsi, que, dans l'intérêt public, il devrait y avoir uniformité à toute traverse particulière, et qu'il serait contre l'intérêt de tous que la Commission essayât de classifier tous les mouvements divers qui peuvent se produire, et de déclarer que pour tel ou tel mouvement, une personne doit être placée en avant du convoi lorsque la locomotive n'occupe pas sa place ordinaire, et suspendre le règlement dans d'autres cas.

A mon avis, toute action de la Commission devrait être prise sous l'autorité de ce paragraphe dont se prévaut la compagnie, à savoir, d'exempter certaines parties déterminées du chemin de fer, en d'autres termes, certaines traverses, qui font l'objet de cette requête, sont situées dans les limites de têtes de lignes, et sont, par conséquent, sujettes à plus ou moins de garage, ou de mouvements de cours ou de têtes de lignes.

Comme je ne puis voir comment la commission pourrait utilement établir une distinction entre les divers mouvements, je suis conséquemment d'avis que l'ordonnance demandée ne peut être rendue maintenant. On ne peut dire que les données que contiennent les différents dossiers soient complètes; et, la question étant nouvelle, liberté sera donnée à la compagnie d'exposer toute la question à l'une des réunions de la commission sur l'exploitation, si la compagnie le désire.

COMPAGNIE DE L'ACIER DU CANADA *vs* LA COMPAGNIE TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO *re* LES TAUX D'AIGUILLAGE.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, 6 mai 1915:

La compagnie de l'acier du Canada se plaint des taux d'aiguillage aux têtes de lignes de Hamilton, du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo,* en vertu du tarif C.R.C. n° 858, en vigueur le 1er avril 1913, tel qu'amendé par l'appendice n° 4, en vigueur le 5 mai 1913.

Les procédures relatives à cette plainte particulière furent commencées par correspondance le 2 mars 1915.

A l'audition, à Hamilton, le 28 avril 1913, alors que les taux locaux d'aiguillage du 25 mars et du 1er avril 1913 (C.R.C. 2677 et 858 respectivement) des chemins de fer Grand-Tronc et *Toronto, Hamilton and Buffalo* furent suspendus, on permit à ce dernier chemin de fer d'élever son ancienne échelle de taux, prenant celle du Grand-Tronc pour base, dans les cas où elle était moins élevée. Subséquemment, les parties conférèrent et semblèrent en être venues à une entente mutuelle satisfaisante, vu qu'on n'a rien reçu de la part de l'une ou de l'autre jusqu'à la réception de la lettre du 2 mars venant de la compagnie de l'acier du Canada, et sa lettre s'objecte plus à la formation en district des têtes de ligne du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* qu'aux taux mêmes, bien que le tarif entre district y soit quelque peu mentionné.

D'après le tarif, la compagnie de chemin de fer a deux divisions d'aiguillage, la voie Belt, connue, relativement au tarif, comme division "B", et une division moins étendue, connue sous le nom de division "A", entre les cours d'Aberdeen et la rue Wentworth.

L'usine de la compagnie de l'acier est située sur la voie Belt et les frais d'aiguillage sont chargés contre ses mouvements tels que fixés pour le district "B".

Comme on l'a déjà dit, le district "B" est beaucoup plus étendu que le district "A", la longueur de la voie de la compagnie, dans "A" étant d'environ trois milles, tandis que celles de la compagnie, en "B", est d'environ sept milles.

Le taux local d'aiguillage d'une voie latérale à une autre dans le district " B " est de 1 cent les 100 livres. Le même taux est chargé pour un service semblable entre les voies latérales dans le district " A ". Pour les mouvements du district " B " au district " A ", et vice versa, le taux initial de 1 cent est augmenté de manière à donner 1¼ cent.

Les plaignants demandent de transporter les wagons de leurs usines sur la grève, lesquelles sont situées, comme on l'a déjà dit, dans le district " B ", à la *Union Delaware Steel Company,* dont les usines se trouvent sur l'avenue Victoria-sud, dans le district " A "; et ils désirent que la Commission émette une ordonnance portant les limites du district " B " jusqu'à l'ouest de l'avenue Ferguson, 1,500 pieds à l'ouest de l'avenue Victoria.

L'avenue Wentworth, limite ouest actuelle du district " B ", en tant que les mouvements sur les voies latérales de la partie sud du réseau sont concernés, se trouve à quelque 3,500 pieds à l'est de l'avenue Ferguson.

L'émission de l'ordonnance demandée aurait pour résultat, par conséquent, d'agrandir le district " B " à l'avantage d'industries qui y seraient comprises, et de diminuer d'autant le district " A " au détriment d'industries que ce district renferme.

La compagnie de chemin de fer, dans sa réponse aux requérants, fait remarquer que la rue Wentworth forme la limite est des têtes de lignes de la compagnie à Hamilton, en vertu du bail avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de l'entente avec cette compagnie relativement à l'exploitation en commun des têtes de ligne de Hamilton, entente approuvée par arrêté de l'exécutif en 1897, ou vers cette année.

La compagnie dit de plus que si ces districts devaient être divisés par l'avenue Ferguson comme le demandent les requérants, cela aurait pour effet d'établir la division des districts et des taux pratiquement au centre de la cour à wagons tirés par des chevaux des têtes de lignes de Hamilton, et d'élever les taux d'aiguillage entre districts d'une voie à wagons tirés par des chevaux, ou partie d'icelle, à l'ouest de l'avenue Ferguson à une autre voie semblable, ou partie d'icelle, à l'est de la même avenue, et *vice versa,* dans la même cour. Ce point semble bien établi. Tout arrangement de cette nature créerait une condition absolument injuste et déraisonnable quant aux consignations.

Il est évident qu'une division de tels districts devrait, si possible, être faite à un point où de tels résultats ne pourraient se produire.

C'est un principe, dans la préparation des tarifs, de diviser les groupes de taux aux stations à signal ou aux points secondaires, lorsque la chose est possible; et, pour appliquer le principe dans ce cas-ci, il est certain que la rue Wentworth serait la limite convenable et non l'avenue Ferguson, vu qu'il n'existe sur la rue Wentworth-sud aucune industrie possédant des voies particulières.

Les requérants soulèvent un autre point, basé sur les taux du Grand-Tronc, à savoir, que l'on a permis au chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo de faire concorder ses taux d'aiguillage avec ceux du Grand-Tronc.

De fait, il arrive que les zones du Grand-Tronc n'ont pas les mêmes limites que celles du Toronto, Hamilton et Buffalo, de sorte que dans le cas de certains mouvements sujets au tarif du Grand-Tronc, il peut se faire qu'un seul tarif de zone puisse s'appliquer, tandis qu'avec le tarif du Toronto, Hamilton et Buffalo, on percevrait le taux de zone correspondant et, de plus, le quart de cent additionnel. Cependant, avec le tarif du Grand-Tronc, le même quart de cent entre zones peut être perçu; mais le Grand-Tronc n'atteint pas la *Union Drawn Steel Company* dont parlent les requérants. La requête est conséquemment renvoyée.

Rapporté dans 18 C.R.C. 339.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire Goodeve sont du même avis.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE LACHINE DEMANDANT UN VIADUC POUR LES PIÉTONS SOUS LA VOIE DU GRAND-TRONC SUR LA 7ME AVENUE.

Jugement, le sous-commissaire en chef SCOTT, 24 février 1915:

La cité de Lachine demande la construction d'un viaduc pour les piétons sous la voie du Grand-Tronc, à l'endroit où cette dernière croise la sixième avenue sur le côté sud de la voie, et la septième avenue sur le côté nord de la voie de la compagnie du chemin de fer. Il est admis que les routes sont antérieures à la voie ferrée. Il n'y a pas de croisement au-dessus de la voie à l'est ou à l'ouest de ce point pour plusieurs carrés. J'ai vu l'emplacement du terrain. L'endroit où le viaduc doit être construit est à une faible distance à l'ouest de la gare Dominion, sur la voie ferrée, et près de plusieurs vastes établissements industriels employant un nombre considérable de personnes. On dit qu'un passage de ferme existait autrefois près de l'endroit où on veut un viaduc. Rien ne prouve qu'une compagnie de chemin de fer ait jamais fourni au public un moyen de communication au-dessus de sa voie. La coutume bien établie de la Commission, dans les cas de ce genre, est de laisser la municipalité payer tout les frais de construction du viaduc sous la voie de la compagnie de chemin de fer.

La compagnie du Grand-Tronc dit qu'elle a l'intention d'ajouter deux autres voies aux deux qu'elle a déjà à cet endroit. Aucun travail préliminaire n'a encore été entrepris. Dans les conditions actuelles, il n'est pas probable que ces voies additionnelles soient posées pour quelque temps.

Dans ces circonstances, je ne vois pas la nécessité de régler pour le moment le point que soulève la compagnie de chemin de fer. Je puis accorder cette requête sans enlever le droit des intéressés à soulever de nouveau le point devant la Commission si jamais les voies additionnelles sont construites.

Conséquemment, je crois qu'une ordonnance devrait être émise accordant la requête de la municipalité de construire un viaduc pour les piétons sur la voie actuelle de la compagnie de chemin de fer à l'endroit mentionné. La municipalité devra payer le coût des travaux.

Les plans du viaduc devront être approuvés par un ingénieur de la Commission.

Les travaux ne devront pas être commencés après le 1er juin prochain et devront être terminés vers le 1er juillet suivant.

Rapporté dans 16 C.R.C., 365.

M. le commissaire MCLEAN: Je suis du même avis, reconnaissant les obligations que comporte la coutume établie de la Commission relativement à la séniorité et à la juniorité dans une requête semblable.

Le sous-commissaire en chef Nantel est du même avis.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE LONDON, ONT., DEMANDANT DE CONSTRUIRE L'AVENUE ASHLAND EN TRAVERSANT LA VOIE DU GRAND-TRONC, LONDON, ONT.

Jugement, M. le commissaire MCLEAN, 5 mars 1915:

Par l'ordonnance n° 22853, en date du 9 novembre 1914, la requérante, la corporation de la cité de London, fut autorisée à construire et à entretenir, à ses propres frais, un passage à niveau sur la voie du Grand-Tronc là où cette dernière coupe l'avenue Ashland, dans la cité de London.

La cité a fait une requête en date du 26 février demandant que l'ordonnance soit amendée de façon à stipuler que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc devra construire et entretenir le passage; ou, comme alternative, s'il est impossible d'accorder cet amendement, que l'entretien soit à la charge du chemin de fer; et que, si cette

demande n'était pas accordée, le chemin de fer fasse entretenir le passage aux frais de la requérante.

Avant l'ordonnance, la cité n'avait aucun droit de passage à l'endroit en question. Le passage demandé devait traverser l'emplacement du chemin de fer. La permission accordée à la ville de faire passer en travers de la propriété du chemin de fer sa rue, dont la construction et l'entretien restent à la charge de la cité, constitue, on doit le reconnaître, un empiètement sur la droit de propriété, empiètement sanctionné en raison d'un besoin public. Si la cité construisait sa rue sur une propriété privée qui ne fût pas affectée par un usage public, comme l'est l'emplacement d'un chemin de fer, les frais d'acquisition du terrain sur lequel serait située la partie de la rue traversant la propriété, seraient à la charge de la cité, aussi bien que le coût de construction de la rue et de son entretien subséquent.

Le comité des chemins de fer du Conseil privé avait juridiction pour permettre la construction de chemins publics traversant les chemins de fer. Cette juridiction a maintenant été dévolue à la Commission. A une réunion du comité des chemins de fer du Conseil privé, tenue le 15 novembre 1899, au sujet de la demande de la cité de Toronto relativement au passage de l'avenue Lansdowne, à Toronto, l'avocat de la compagnie du Pacifique-Canadien, en exposant la pratique du comité des chemins de fer, dit qu'il y a trois catégories de cas où une municipalité et un chemin de fer peuvent demander que leurs chemins se croisent sur des niveaux différents. Après avoir parlé d'un cas où le chemin de fer était le plus ancien, et d'un autre cas où, après qu'un chemin de fer eut été construit en travers d'un chemin public, la question de protection fut soulevée à la suite d'une modification des circonstances, il poursuivit:

> " Un seul autre cas s'est présenté où la municipalité a tenté de traverser un chemin de fer existant déjà, et dans ce cas le jugement a été dans le sens opposé. On a forcé la municipalité à payer les frais de construction et d'entretien à perpétuité, et le chemin de fer a été libéré de cette obligation."

Plus tard, au cours de la preuve, l'honorable M. Blair, qui était alors président du comité, dit en s'adressant à l'avocat de la ville de Toronto: " Vous avez entendu le jugement d'après lequel le comité a agi, et mon expérience est d'accord avec ce jugement."

On pourrait rappeler des cas particuliers à l'appui de cette interprétation du jugement. Par exemple, le comité des chemins de fer, en autorisant la ville d'Ingersoll, le 22 novembre 1892, à construire la rue Wonham en travers des voies du Grand-Tronc, et en imposant comme condition de cette autorisation l'établissement immédiat de barrières, stipula non seulement que le coût de la construction et du maintien du passage, mais aussi que les frais de construction et d'entretien de la barrière seraient à la charge de la ville.

Aussi, le 6 octobre 1897, en autorisant la corporation de la paroisse de Saint-Blaise à construire un passage en travers des voies du Grand-Tronc, le comité stipula que les frais de construction et d'entretien seraient à la charge de la municipalité.

Le 22 janvier 1897, l'autorisation de construire une rue en travers de la voie du Pacifique-Canadien, en la cité de Québec, portait que les frais de construction et d'entretien seraient à la charge de la municipalité. Une ordonnance semblable fut rendue le 26 septembre 1896, relativement à une autorisation accordée à la cité de Winnipeg de prolonger la rue Gladstone en traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Une ordonnance du 12 décembre 1890, en autorisant la construction de différents chemins publics traversant les voies de l'Intercolonial, stipulait que tous les frais seraient à la charge des municipalités intéressées.

Quand la Commission accorde à une municipalité la permission d'ouvrir une rue traversant le chemin de fer, la pratique uniforme est de mettre les frais de construction et d'entretien au compte de la municipalité. On peut rappeler le jugement de la Commission dans la cause du village de Weston *re* les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, 7 *Can. Ry. Cas.*, 80, et l'ordonnance qui suivit. Aux termes de l'ordonnance, les frais de construction étaient au compte du requérant; il y

avait une stipulation relative à la division des travaux et une clause conditionnelle portant que pour la partie des travaux exécutée par les compagnies de chemins de fer, les compagnies devaient être remboursées par le requérant; en outre, l'entretien devait être entrepris par les chemins de fer aux frais du seul requérant.

On peut aussi rappeler la cause de la ville de Saint-Pierre *vs* le chemin de fer Grand-Tronc, 13 *Can. Ry. Cas.*, 1; celle du village de Bridgeburg *vs* les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et *Michigan-Central,* 14 *Can. Ry. Cas.*, 10.

Si la requérante désire, on peut amender l'ordonnance 22853 de façon à obliger le chemin de fer à voir à l'entretien du passage aux frais de la requérante.

On pourra envoyer des copies de ce mémorandum aux parties de façon à ce qu'elles puissent exposer leurs vues au sujet de la manière d'amender l'ordonnance, si cet amendement est jugé nécessaire.

M. le commissaire en chef Drayton partage cet avis.

REQUÊTE DE LA ERNESTTOWN RURAL TELEPHONE COMPANY, LIMITED, DEMANDANT UN JUGEMENT AU SUJET DE LA SIGNIFICATION DU PARAGRAPHE 8 DE LA FORMULE RÉGLEMENTAIRE DU CONTRAT DE RACCORDEMENT ENTRE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL ET LES COMPAGNIES INDÉPENDANTES.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 17 mai 1915:

Le contrat en question se trouve exposé dans l'ordonnance générale de la Commission n° 114. La clause 8 se lit comme suit:

> "8. Le prix de chaque message ou conversation transmise aux ou provenant de stations situées sur le réseau du propriétaire et transmise aux ou provenant de stations situées sur le réseau de la compagnie Bell autres que sera au taux de longue distance reconnus par la compagnie Bell, plus le taux de du propriétaire, chaque partie devant recevoir son propre taux, et la partie sur la ligne de laquelle l'appel a été fait devra percevoir ce taux et en être responsable; pourvu, toutefois, que la compagnie de téléphone Bell ne soit pas obligée de percevoir le taux du propriétaire et d'en être responsable si le propriétaire omet de percevoir un taux semblable sur les messages provenant du réseau du propriétaire."

La compagnie de téléphone requérante déclare qu'elle a sur son réseau un taux de 10 cents tant pour les messages reçus que pour les messages expédiés par les non-abonnés. On exige des abonnés du réseau un taux uniforme, et en conséquence la compagnie n'impose aucune charge additionnelle à un abonné qui veut communiquer à longue distance, avec une station de la ligne Bell. La requérante considère que la compagnie Bell devrait payer un taux de ligne sur son réseau, et elle ajoute qu'elle ne voit pas pourquoi la compagnie Bell ne serait pas responsable de la perception du prix des messages provenant de son propre réseau, que les abonnés de la compagnie requérante paient un taux de ligne ou non. La compagnie requérante croit qu'elle assume une responsabilité suffisante en se rendant responsable du taux des messages Bell à longue distance quand les appels prennent naissance sur le réseau de la compagnie requérante.

En réponse, la compagnie Bell déclare qu'elle ne considère pas que le fait que les abonnés de la requérante paient un taux annuel et uniforme a trait à la discussion. Elle ajoute que si on exige des abonnés de la compagnie Bell les honoraires d'une autre ligne sur les messages expédiés sur le réseau de la requérante, alors qu'on exige des abonnés de la requérante aucun honoraire de cette nature sur les messages expédiés par eux, il est évident qu'il y aura une distinction injuste en faveur des abonnés du réseau de la requérante; si elle dit que tout en ne se souciant guère que l'on continue l'autre taux de ligne sur le raccordement de longue distance avec la compagnie requérante, si la requérante désire un autre taux de ligne analogue sur les appels de longue

distance provenant de la station Bell, il est dans l'ordre qu'il y ait un taux semblable sur les messages expédiés aux stations Bell.

On remarquera que la compagnie requérante considère que la compagnie Bell se trouve dans la même position qu'un non-abonné.

En résumant sa position, la compagnie requérante demande une réponse aux questions suivantes:

> 1° Comme nous ne demandons à la compagnie Bell que de percevoir ce qui lui est dû, pour messages provenant de son réseau, par ceux qui doivent payer ces messages reçus ou expédiés sur notre réseau, la compagnie Bell n'est-elle pas tenue, en vertu de la clause 8, de le faire?
>
> 2° Si la compagnie Bell n'est pas tenue de faire cette perception mais refuse plutôt de la faire, notre compagnie n'est-elle pas dégagée de toute responsabilité au sujet de la perception des taux Bell quand les messages prennent naissance sur notre réseau?

Le paragraphe 8 a été adopté du consentement des parties aux audiences qui ont abouti à l'émission de l'ordonnance générale n° 114 dans sa teneur actuelle. Quand il y a consentement explicite, ce consentement témoigne de l'intention avec la plus grande autorité. Dans le texte imprimé du projet d'entente qui se trouvait devant la Commission pendant l'audience, la clause 13 se lisait comme suit:

> Que le prix de chaque message ou conversation transmis aux ou provenant de stations situées sur le réseau du propriétaire et transmis aux ou provenant des stations situées sur le réseau de la compagnie Bell, autres que...... sera au taux de longue distance reconnu par la compagnie Bell, plus le taux de.......... du propriétaire, chaque partie devant garder son propre taux.

Au cours de l'audience, les mots suivants furent ajoutés: "et la partie sur la ligne de laquelle l'appel a été fait sera responsable de ce taux". La clause amendée dit:

> 13. Que le prix de chaque message ou conversation transmis aux ou provenant de stations situées sur le réseau du propriétaire et transmis aux ou provenant de stations situées sur le réseau de la compagnie Bell, autres que........ sera au taux de longue distance reconnu par la compagnie Bell, plus le taux de........... du propriétaire, chaque partie devant garder son propre taux, et la partie sur la ligne de laquelle l'appel a été fait sera responsable de ce taux.

Quand cette clause 13 a été soumise à la Commission à son audience de Toronto, le 10 février 1912, M. Sise, de la compagnie Bell, en a expliqué la signification. Voici en substance sa déclaration: il devrait y avoir un prix pour chaque message ou conversation transmise à ou d'une station située sur le réseau du propriétaire, et à ou d'une station située sur le réseau de la compagnie Bell, ce prix étant le taux de la compagnie Bell ajouté à celui du propriétaire. Il dit que la pratique dans un grand nombre de cas, pour la compagnie locale, est de ne rien exiger de ses abonnés pour la transmission des messages expédiés. Quand, poursuivit-il, la compagnie de téléphone Bell perçoit 15 cents sur un message de Toronto à un certain endroit et remet ces 15 cents à une compagnie locale, il se trouve que le taux du message reçu est celui de longue distance Bell, plus cette somme de 15 cents; tandis que l'abonné de la compagnie locale, pour téléphoner, ne paie que le taux de longue distance Bell. M. Sise déclara que ceci constitue une distinction injuste; et il soumit qu'il devrait être stipulé que le taux une fois en vigueur devrait être perçu dans les deux directions.

L'avocat des compagnies indépendantes de téléphone, interrogé par le commissaire en chef au sujet de son attitude en la matière, déclara qu'il ne voyait aucune objection à ce que la situation fût réglée de la manière indiquée dans la clause projetée.

Un nouveau débat eut lieu au sujet de la perception, et il fut convenu que, pour tirer les choses au clair, on devait ajouter à la clause les mots suivants:

> " et la partie sur la ligne de laquelle l'appel a été fait sera responsable de la perception de ce taux ".

Il appert que l'intention de la clause 13 du projet original d'entente est maintenant contenue dans la clause 8. La clause 8 fut aussi acceptée par les parties dans sa teneur actuelle.

Au point de vue de l'histoire de la clause, il semble que l'intention était de rendre mutuelles les obligations d'une ligne à l'égard de l'autre; c'est-à-dire que si on demande à la compagnie Bell de percevoir les dus de la compagnie requérante pour les messages provenant de la ligne de la compagnie Bell, la compagnie requérante doit également percevoir le prix d'un message provenant de sa propre ligne; et cette obligation s'applique à tous les appels. Le choix est entre cette mutuelle obligation à l'égard de tous les appels et la situation qui n'imposerait à la compagnie Bell aucune obligation pour la perception des messages dont le point d'arrivée serait sur les lignes de la compagnie requérante.

Ce qui précède répond à la question n° 1 de la compagnie requérante, et cette réponse à la question n° 1 obvie à la nécessité d'une réponse à la question n° 2.

Rapporté dans 18, *Can. Ry. Cas.*, 325.

M. le commissaire en chef Drayton, M. le sous-commissaire en chef Scott, M. le sous-commissaire en chef Nantel et M. le commissaire Goodeve partagent cet avis.

LA LONDON RAILWAY COMMISSION ET LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC *re* L'EXPLOITATION DU LONDON AND PORT-STANLEY RAILWAY PAR L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE SUR LES VOIES DU GRAND-TRONC, À LONDON.

Jugement de M. le commissaire en chef DRAYTON, le 21 mai 1915:

Le mémorandum du 7 avril 1915 disposait de la requête de la *London Railway Commission* demandant une ordonnance permettant à la *London and Port-Stanley Railway Company* de faire circuler des wagons et des trains à traction électrique sur les voies du Grand-Tronc, à London, jusqu'à la gare du Grand-Tronc à cet endroit.

Comme résultat du jugement alors rendu, la *London Railway Commission* a produit devant la Commission, le 21 avril, sa requête, faite en vertu des dispositions de l'article 176 de la loi, demandant l'autorisation de prendre possession de, utiliser et occuper certaine propriété appartenant au chemin de fer Grand-Tronc et décrite comme suit dans la requête:

> Une lisière de quarante (40) pieds entre les rues Wellington et Clarence, immédiatement au nord de la rue Bathurst.
>
> Une lisière de terrain de cinquante (50) pieds de largeur, s'étendant de la rue Clarence dans la direction ouest, immédiatement au nord de la rue Bathurst, sur une distance de deux cent soixante-douze (272) pieds et trois (3) pouces.
>
> A l'ouest de la précédente, une lisière de terrain de quatre-vingts (80) pieds de largeur sur une distance à peu près égale, soit jusqu'aux limites orientales de la rue Richmond, et immédiatement au nord de la rue Bathurst.
>
> Le tout en la cité de London, Ont.; ce qui donne au *London and Port Stanley Railway*, pour les fins de sa station, un front de quatre-vingts (80) pieds de largeur sur la rue Richmond. La *London Railway Commission* désire cette propriété pour les fins de sa tête de ligne à London, destinée au trafic des voyageurs, du bagage, des messageries et du lait.

D'autres questions mentionnées dans la requête seront étudiées plus loin.

Dans sa réponse à la requête, traitant de la partie de cette requête actuellement à l'étude, la compagnie déclare que la Commission a demandé un front trop étendu

rue Richmond et qu'elle devrait être restreinte au front actuellement occupé par la compagnie Cook-Fitzgerald, qui a un front de 57 pieds seulement, tandis que la Commission obtiendra un front de 80 pieds si on donne suite à sa requête. Le Grand-Tronc prétend que ce front de 57 pieds serait amplement suffisant pour toutes les voies et tous les bâtiments nécessaires au trafic du *London and Port-Stanley Railway,* même si ce trafic devenait de 100 pour 100 plus considérable qu'on ne le prévoit.

La Commission a produit le 10 mai sa réplique à la réponse du Grand-Tronc, prétendant qu'il est absolument nécessaire que la Commission obtienne un front de 80 pieds rue Richmond, afin de pouvoir établir convenablement les voies et l'accès à la gare projetée.

Le 18 mai, est arrivée une nouvelle communication du Grand-Tronc: la compagnie affirmait que la *London Commission* n'avait démontré la nécessité de l'acquisition d'aucune propriété du Grand-Tronc, et que si la Commission des chemins de fer pense que cette nécessité existe, la *London Commission* n'a pas prouvé la nécessité de prendre la superficie ainsi demandée.

L'ingénieur en chef de la Commission et son chef d'exploitation ont tous deux visité London; et j'ai moi-même fait une inspection personnelle. L'ingénieur en chef de la Commission et son chef d'exploitation conviennent tous deux que la requête de la *London Commission* est raisonnable et que le terrain demandé est nécessaire pour fonctionnement convenable et le développement de la tête de ligne de la compagnie à London. Je veux dire que je suis entièrement de leur avis—la Commission devrait l'accepter. Dans mon opinion, l'étendue de terrain demandé n'est pas excessive, et toute réduction de la superficie entraverait le développement légitime du *London and Port Stanley Railway,* et son avenir se trouverait limité.

Il n'y a aucun doute, non plus, au sujet de la nécessité, pour le chemin de fer, d'obtenir possession du terrain en question pour les fins de sa tête de ligne.

Une ordonnance devrait donc être rendue pour permettre à la *London Railway Commission,* qui exploite le *London and Port Stanley Railway,* de prendre possession du terrain ci-dessus décrit pour les fins de la *London and Port Stanley Railway Company,* subordonnément aux dispositions de l'article 176.

La requête de la *London Commission* ajoute:

> Afin de tirer parti de la propriété susdite, la *London Railway Commission* demande en outre, en vertu de l'article 235 de la loi des chemins de fer, le droit de construire et ériger les voies, poteaux, agencements, fils transmetteurs d'énergie, *et cœtera,* nécessaires à l'exploitation du réseau par l'énergie électrique, le long du côté nord de la rue Bathurst, en ladite cité de London, entre ses voies actuelles de la rue Burwell, rue Bathurst, pour le relier à la propriété qui fait l'objet de la présente requête, et tel qu'indiqué par les dessins qui accompagnent cette demande.
>
> La *London Railway Commission* demande en outre une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de remanier ses voies sur et adjacentes à la rue Bathurst, en ladite cité de London, entre les rues Burwell et Wellington, pour permettre la construction mentionnée dans la présente et la circulation des trains qui y correspondent.

La pratique réglementaire de la Commission n'admet pas la construction de chemins de fer le long des chemins publics, sauf du consentement des propriétaires fonciers ou quand un avis de la requête leur a été signifié et qu'une audience leur a été accordée pour prendre en considération leurs intérêts en cas de conflit. Pour ce qui est de la rue Bathurst, cependant, entre les limites des rues Wellington et Burwell, ce chemin public a déjà été abandonné aux chemins de fer. Aucun intérêt foncier ne se trouve affecté, sauf, peut-être, ceux des compagnies de chemins de fer.

Les droits du *Michigan-Central,* tels que révélés au dossier, seront bientôt caducs; et la propriété du Grand-Tronc n'est pas de telle nature et n'est pas utilisée à telles fins

que la Commission puisse convenablement décréter le paiement d'aucune compensation en vertu des dispositions de l'amendement de 1911 à l'article 235. On pourrait dire la même chose du *Michigan-Central,* dans le cas où ses droits auraient un caractère de permanence qui n'apparaît pas au dossier.

Je suis donc d'avis qu'on doit donner à la *London Commission* le droit de construire et ériger les poteaux, agencements, fils conducteurs, etc., nécessaires au fonctionnement électrique du réseau le long de la rue Bathurst. Les détails de la construction seront soumis à l'ingénieur en chef de la Commission et approuvés par lui. La construction devra se faire de façon à causer le moins d'embarras possible à l'utilisation convenable du chemin public.

La question du remaniement des voies du Grand-Tronc demande cependant une étude plus approfondie.

Dans sa déclaration sur cette question, la compagnie dit:

> La prise de possession de notre voie le long de la rue Bathurst est une affaire très sérieuse, attendu qu'on nous dépossède ainsi de la plus précieuse voie de halage que nous ayons à London. Nos fonctionnaires ne connaissent pas dans le parc d'endroit où nous puissions avoir des facilités aussi satisfaisantes que sur cette voie pour le public. On me dit que cette voie occupe son emplacement actuel depuis plus de 45 ans. On peut donc présumer avec raison qu'elle s'y trouve légalement et avec le consentement des autorités municipales.

Voici la réponse de la Commission sur ce point:

> Au sujet des voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, rue Bathurst, en la cité de London, la *London Railway Commission* m'ordonne de dire que cette voie a été posée là sans aucune autorisation et pendant que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc était locataire du *London and Port-Stanley Railway.* Depuis que le bail avec le *London and Port-Stanley Railway* est expiré, on informe la Commission que le droit d'utiliser la voie placée rue Bathurst a toujours été refusé par la municipalité de la cité de London. Au mieux, la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pourrait tout au plus prétendre être simplement tolérée, et, comme telle, son permis pourrait à tout moment être et a été révoqué. On ne lui reconnaît même pas ce droit.

A l'audience de Montréal, le *status* des voies du Grand-Tronc a été attaqué en termes généraux, mais on n'a apporté aucune preuve qui permette à la Commission de trouver que la compagnie du Grand-Tronc est une intruse. Il est hors de doute que le Grand-Tronc occupe les voies en question depuis longtemps, bien avant l'adoption de la Loi des chemins de fer de 1903 et la nomination de la Commission; et dans ces circonstances, je suis d'avis que l'obligation d'établir l'intrusion du Grand-Tronc retombe sur la Commission. Si ces voies n'étaient pas utiles et requises par la compagnie de chemin de fer dans l'intérêt public à London, on pourrait traiter l'affaire d'une façon différente; mais les fonctionnaires de la Commission déclarent que ces voies constituent une partie essentielle des facilités dont le public jouit pour le trafic à London, et que, comme voies de halage ordinaires, si on accorde au *London and Port-Stanley* le droit de passage sur ces voies, elles auront cessé de servir à l'objet pour lequel elles sont maintenues. Ce résultat, cependant, n'entraîne aucune difficulté réelle et n'empêche en aucune façon la réalisation du projet de la *London Commission.*

A l'audience de Montréal, le dialogue suivant a eu lieu:

> Sir ADAM BECK: Cependant, s'il en est ainsi nous pourrons passer sur le *Michigan-Central Railway.*
>
> Le COMMISSAIRE EN CHEF: Il est tout aussi facile d'utiliser le *Michigan-Central Railway?*
>
> Sir ADAM BECK: Oui.

et on a fait alors sur le plan une marque au crayon pour montrer qu'un raccordement pourrait se faire de cette manière très facilement et à très bon marché.

Je suis donc d'avis que cette partie de la requête qui exige le remaniement des voies du Grand-Tronc rue Bathurst et qui amènerait en réalité l'élimination de ces voies, ne peut être accordée. D'autre part, il n'y a pas d'objection à l'utilisation de la voie existante du *Michigan-Central* de la manière indiquée par sir Adam Beck à Montréal, et l'ordonnance stipulera la construction de ce raccordement suivant un plan qui sera soumis à l'ingénieur en chef de la Commission et approuvé par lui.

La *London Railway Commission* a fait une autre requête, versée au dossier n° 25649.3;—cette requête a été produite le 1er avril 1915.

La requête est faite en vertu de l'article 235 de la Loi, demandant l'autorisation de construire des voies de halage du côté nord de la rue Bathurst, à partir de la jonction des voies du *London and Port Stanley,* rue Bathurst, près de la rue Burwell, à l'est de la rue Adelaïde.

Il s'agit dans ce cas d'une voie simple sur un parcours de 1,750 pieds, rue Bathurst. Il n'existe pas de voie rue Bathurst à cet endroit.

La requête demande aussi une seconde voie entre les rues Wellington et Richmond.

Dans ce secteur, on peut considérer la rue Bathurst comme déjà vouée plus ou moins complètement à l'usage des chemins de fer, et comme je l'ai déjà fait remarquer, la nature de la propriété foncière n'autorise pas la Commission à imposer à la *London Commission* de prétendus dommages en vertu de l'amendement de 1911. En ce qui concerne cette voie en particulier, je suis donc d'avis que la construction en devrait être autorisée.

Dans sa requête, la Commission exprime aussi le désir de poser des voies rue Bathurst, entre les rues Richmond et Thames, distance de 1,700 pieds. Cette partie de la rue Bathurst est maintenant encombrée de voies ferrées. Il en résulte que la construction entre les rues Burwell et Adelaïde dans la direction est, et de la rue Richmond à la rue Thames dans la direction ouest, se trouve exactement dans le même état.

Le 30 avril, la Commission a reçu du secrétaire municipal une lettre déclarant qu'il a reçu instruction du Conseil d'accuser réception de la demande de la *London Commission* de poser des voies. Aucun consentement n'a été produit, soit de la part de la ville, soit de celle des propriétaires fonciers, et ces derniers n'ont pas reçu d'avis; en conséquence, aucune ordonnance ne doit être rendue au sujet de ces voies.

Si le conseil municipal consent et si les propriétaires fonciers, dont les propriétés donnent sur la rue Bathurst où on projette de construire des voies ferrées, consentent également, une ordonnance pourra être rendue ensuite. Si, d'autre part, les propriétaires fonciers s'objectent, après qu'un avis aura été signifié à chacun d'eux, et qu'un livre de référence est produit portant les noms des propriétaires des immeubles riverains, la question sera réglée à une audience qui aura lieu à London pour cette fin.

M. le sous-commissaire en chef Nantel et M. le commissaire Goodeve partagent cet avis.

PLAINTE DE M. C. M. SINCLAIR, DE BRIDGEPORT, ONTARIO, CONTRE LE TAUX DE TRANSPORT À LUI IMPOSÉ SUR UN ENVOI DE MEUBLES DE MÉNAGE DE KINGSVILLE, ONT., À BRIDGEBURG, ONT.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 22 mai 1915:

La plainte porte que sur un envoi d'effets de ménage de Kingsville, Ontario, à Bridgeburg, l'agent du chemin de fer Père-Marquette à Saint-Thomas a mentionné un taux de 36 cents. On expose en outre que quand les marchandises sont arrivées à destination le prix demandé pour le transport était de $4.10 au lieu de $1.80, et le requérant demande qu'on lui rembourse $2.30.

Bien que le taux ait été donné par le Père-Marquette, il appert que les marchandises ont été transportées par le *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway.* Ce

chemin de fer est une ligne électrique et ne va pas plus loin que Kingsville. Apparemment, cette ligne a remis les marchandises au Pacifique-Canadien à Lake-Shore-Junction, et le Pacifique-Canadien les a transmises au Grand-Tronc à London. Le taux de Kingsville à London, par raccordement avec le Pacifique-Canadien, est de 30 cents par 100 livres, en vertu du tarif C.R.C. n° 6. De London à Bridgeburg, le taux est aussi de 30 cents. Ce taux se trouve indiqué dans le tarif du Grand-Tronc C.R.C. n° 1729. La facture de la dépense accuse une dépense additionnelle de 50 cents faite pour camionnage du Pacifique-Canadien au Grand-Tronc, à London.

La lettre de voiture émise par le *Windsor, Essex Railway* indique le poids de 500 livres, sauf erreur. On affirme que ceci était l'estimation du poids faite par le camionneur. La facture des dépenses du Grand-Tronc portait 600 livres comme indication du poids.

Le *Windsor-Essex Railway* dit que quand les marchandises furent présentées à l'expédition, on informa le consignateur qu'elles devraient être expédiées par le Père-Marquette, attendu qu'il n'y avait pas de tarif direct pour Bridgeburg sur le *Windsor-Essex Railway*. On accepta donc les marchandises pour l'expédition; le connaissement fut préparé sous la direction du consignateur et signé par le camionneur et l'expéditeur.

La compagnie de chemin de fer déclare qu'elle est prête à en passer par la décision de la Commission, quelle que soit cette décision après que la Commission aura pris les faits en considération.

Sur présentation du dossier de la compagnie de chemin de fer au requérant, ce dernier n'a soulevé aucune objection. Le requérant déclare qu'il n'a pas l'intention de s'enquérir comment le consignateur a résolu d'expédier par le *Windsor-Essex Railway*, et il dit en substance que tout ce qui l'intéresse c'est le fait qu'on n'a pas imposé le " tarif régulier " de 36 cents.

Il se peut que le consignateur, en expédiant par une route où il n'est pas possible d'obtenir un parcours entier, n'a pas compris clairement la signification de l'absence d'un parcours entier au point de vue des taux. Mais bien qu'il ait fait une erreur en choisissant une route où il n'existait pas de taux d'entier parcours, il a donné les indications pour l'expédition après avoir reçu un avis au contraire de la part de la compagnie par l'intermédiaire de laquelle il se proposait d'expédier.

Mais quand les marchandises eurent été livrées au *Windsor-Essex Railway*, ce dernier a contracté l'obligation, en l'absence d'indications positives sur le parcours de ses propres lignes, d'envoyer les marchandises par la combinaison de tarifs la plus basse possible.

Le Pacifique-Canadien a un tarif d'entier parcours par voie de raccordement avec le *Michigan-Central*, de la jonction de Lake-Shore à Bridgeburg; ce tarif est de 36 cents par cent livre pour marchandises de première classe, en vertu du tarif C.R.C., n° E-2774; et le tarif local de première classe de Kingsville à la jonction de Lake-Shore par le *Windsor-Essex and Lake-Shore Rapid Railway*, tarif C.R.C. n° 77, est de 16 cents par cent livres. Si cette combinaison de parcours avait été utilisée, le tarif d'entier parcours aurait été de 52 cents par 100 livres et les charges s'élèveraient à $3.12 au lieu de $4.10.

Un règlement devrait être effectué en conséquence.

Rapporté dans *Canadian Railway Cas.*, 18,344.

Le sous-commissaire en chef Scott est de cet avis.

BILLETS À TAUX RÉDUIT SUR LE CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC-SAINT-JEAN.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 17 juin 1915:

Depuis plusieurs années, la compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean vendait des billets de 10 passages devant servir entre Québec et la station de Sainte-Catherine, pour $4; c'est-à-dire pour 40 cents par passage. Des billets semblables se

vendaient sur d'autres points du chemin de fer, mais on peut prendre Sainte-Catherine pour la station type. Sainte-Catherine est à 21 milles de Québec. Le prix d'un passage en première classe est de 65 cents, et un billet de fin de semaine aller et retour se vend 90 cents; c'est-à-dire 25 cents de plus qu'un billet de simple passage. La compagnie vendait aussi des billets de 55 passages, bons pour un mois, entre Québec et Sainte-Catherine, pour $8.40. Le taux par mille du billet 10 passages était de 1 cent 9/10, et celui du billet de 55 passages de 7/10 de cent, environ. Par le supplément n° 6 de son tarif local des passagers n° E-83, C.R.C. n° 19, en vigueur le 19 septembre 1914, la compagnie a annulé ses billets de 10 passages pour le lac Saint-Joseph, Sainte-Catherine et les points intermédiaires. M. H. W. Brown demande à la Commission le rétablissement de ces billets.

Quand ces billets de 10 passages furent pour la première fois émis, la compagnie ne possédait qu'une charte provinciale et n'était pas soumise à la juridiction du Parlement fédéral. Subséquemment, elle tomba sous la direction du *Canadian-Northern-Quebec* et devint sujette à la juridiction de cette Commission. Pendant que la compagnie était sous la juridiction de la province de Québec, la commission des utilités publiques de Québec, à la requête de la compagnie, rendit une ordonnance limitant l'usage des billets de 10 passages à la période s'étendant entre le 1er mai et le 31 octobre de chaque année.

Un grand nombre de résidants de Québec ont construit des cottages d'été à Sainte-Catherine et à d'autres endroits où on pouvait se rendre avec des billets de 10 passages, et on prétend que l'existence de ces billets est l'un des motifs qui ont amené la dépense de sommes considérables pour la construction de maisons d'été aux endroits où ces billets étaient utilisables. Ceux qui désirent le rétablissement de ces billets prétendent que puisqu'ils ont dépensé leur argent avec la conviction que le taux de 40 cents pour Sainte-Catherine était un taux permanent, on ne devrait pas permettre à la compagnie de discontinuer la vente de ces billets. La compagnie de chemin de fer, comme les autres compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission dans l'est du Canada, a produit un tarif réglementaire pour les voyageurs portant le prix maximum d'un simple passage à 3 cents le mille, et le billet de 65 cents en première classe est sur cette base.

La Commission a affirmé en de nombreuses occasions le principe qu'elle n'ordonnera pas à une compagnie de chemin de fer dont les trains sont mus par la vapeur, d'établir un tarif de passagers moins élevé que le tarif réglementaire, à moins qu'il ne soit démontré qu'une préférence indue et déraisonnable ou un avantage a été accordé à quelque trafic particulier; ou qu'on ait prouvé qu'une distinction injuste existe entre les différentes localités placées dans des circonstances et conditions substantiellement similaires. Je ne vois dans le cas présent rien qui soit en contradiction du principe que nous avons appliqué. Il n'y a eu avec les particuliers qui ont construit les maisons d'été aucun contrat déclarant que s'ils construisaient des maisons d'été sur la ligne du chemin de fer on leur donnerait des billets de 10 passages; il n'y a rien non plus dans les procédures devant la commission des utilités publiques de Québec qui empêche la compagnie de chemin de fer d'abolir les taux en question. Le rapport sur la position financière de la compagnie de chemin de fer montre qu'elle a dirigé ses opérations à perte pendant plusieurs années. La prétention de la compagnie de chemin de fer est que les billets de dix passages au prix où ils ont été vendus ne sont pas rémunérateurs.

D'après la preuve faite, il ne paraît pas qu'il incombe à cette Commission d'ordonner à la compagnie de rétablir le tarif en question. En conséquence, la requête doit être renvoyée.

M. le commissaire Goodeve est de cet avis.

CONDITIONS RELATIVES À L'EXPÉDITION DE LA GRAINE DE LIN EN VRAC.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 18 juin 1915:

La *Northwest Grain Dealers Association* se plaint à la Commission du supplément N° 3, en vigueur le 12 octobre 1914, du tarif spécial du Pacifique-Canadien sur le grain et la graine de lin à destination de Fort-William, C.R.C. N° W. 1962, concernant l'expédition de la graine de lin en vrac, et qui se lit comme suit:

> "On n'acceptera la graine de lin en vrac qu'aux risques du propriétaire pour ce qui concerne le coulage. En faisant une demande de wagons, les expéditeurs devraient donner à l'agent avis de leur intention de les charger de graine de lin. L'ordre d'expédition doit porter la mention: "Chargé en vrac, subordonnément à la règle 9A", et la mention doit être signée de l'expéditeur.'

L'expédition de la graine de lin en vrac a été réglementée avant ce tarif par le tarif du Pacifique-Canadien C.R.C. N° 1962, en vigueur le 1er septembre 1914; l'article 9 se lit comme suit:

Graine de lin en vrac.

> "Les wagons fermés ne transporteront pas de graine de lin en vrac sans déperdition. La graine de lin peut être expédiée en vrac pourvu que les expéditeurs assument tous les frais résultant de la préparation des wagons pour le chargement en vrac. Les expéditeurs devraient aviser l'agent qu'ils désirent des wagons pour expédition de graine de lin. L'ordre des expéditeurs devrait porter la mention: "Chargé en vrac subordonnément à l'article 9", signée de l'expéditeur."

Les nouvelles conditions mises en vigueur le 12 octobre dernier et que les requérants cherchent à faire annuler, attribuent la responsabilité de la déperdition à l'expéditeur dans tous les cas. Sous l'ancien tarif, la compagnie était responsable de la déperdition, pourvu que l'expéditeur assumât les frais de la préparation du wagon pour le chargement en vrac. La graine de lin est, indubitablement, une denrée difficile à expédier en vrac; la graine est petite et glissante. Le taux en est généralement de 1 cent par cent livres plus élevé que celui du blé. Je ne crois pas que ce soit parce que la graine de lin est plus difficile à manier que le blé, mais c'est parce qu'elle est plus coûteuse. On peut préparer les wagons fermés pour le transport de la graine de lin en vrac sans risquer l'ordinaire déperdition en doublant ces wagons de papier. Les manufacturiers de papier fournissent maintenant de la doublure pour wagons fermés. La doublure de papier pour un wagon coûte environ $2. Dans le même tarif C.R.C. N° W. 1962, la compagnie a, page 10, un article relatif aux taux d'élévateur, qui se lit comme suit:

> "Pour préparer les wagons aux expéditions de lin, deux dollars pour chaque wagon."

Ce taux spécial a été inclu dans les tarifs de la compagnie depuis septembre 1912. Il a donc été reconnu par la compagnie de chemin de fer que les wagons peuvent être doublés de façon à empêcher la déperdition, et que $2 sont un taux équitable pour la doublure d'un wagon.

Les requérants prétendent que la condition tarifaire dont ils se plaignent, n'ayant pas été autorisée par la Commission conformément à l'article 340 de la Loi des chemins de fer, est nulle; mais la compagnie de chemin de fer fait observer que la classification canadienne des marchandises, approuvée par la Commission, stipule que la graine de lin sera transportée aux risques du propriétaire, en vrac ou en sacs. Cette classification s'applique à tous les tarifs canadiens en vertu de l'article 321 de la loi, bien que, par le jeu des conditions du transport, des exceptions appropriées puissent être faites à cette

loi et incluses dans des tarifs spéciaux. Les dispositions de la classification ayant été approuvées par la Commission, les stipulations de l'article 321 ont été remplies.

Evidemment, la compagnie ne s'est pas considérée dégagée de toute responsabilité au sujet de la déperdition par l'effet de la stipulation protectrice de son tarif, puisqu'elle a payé plusieurs réclamations substantielles pour pertes résultant du coulage depuis que ce tarif est en vigueur.

L'effort tenté par la compagnie de chemin de fer pour se dégager en toute circonstance de la responsabilité résultant de la déperdition, ne se rencontre pas dans les tarifs ou classifications en vigueur aux Etats-Unis, autant que j'ai pu m'en rendre compte. Le tarif de la *Great Northern Railway Company,* pour les consignations originaires des localités situées au Minesota ou dans les Dakotas et à destination de Saint-Paul, Minneapolis et Duluth, est identique aux tarifs canadiens en existence avant celui dont on se plaint.

Les trois grandes classifications qui couvrent tout le territoire des Etats-Unis portent les dispositions suivantes au sujet de la question qui nous occupe. Celles de l'Ouest et du Sud disent:

> " Graine de lin en colis, ou en vrac dans des wagons doublés de drap ou de papier."

La classification officielle stipule que:

> " La graine de lin ne sera acceptée en vrac que quand les wagons auront été sûrement doublés par le consignateur ou à ses frais."

Il me semble que quand l'expéditeur est prêt à encourir les frais du doublage d'un wagon, il ne devrait pas être permis à la compagnie de chemin de fer d'esquiver la responsabilité de la déperdition par le coulage pendant que le wagon est entre ses mains et hors de la responsabilité de l'expéditeur. L'article 340 de la Loi des chemins de fer nous donnant le pouvoir de fixer la limite où la responsabilité d'une compagnie peut être restreinte ou limitée. La condition dont il s'agit est déraisonnable et injuste pour les expéditeurs. On devra l'annuler et y substituer la stipulation suivante, rédigée par le chef du trafic de la Commission:

> " La graine de lin sera acceptée pour expédition en vrac aux risques du propriétaire seulement, conformément à la classification canadienne des marchandises; sauf si les expéditeurs demandent par écrit des wagons convenablement doublés à leurs frais, ces wagons leur seront fournis dans le plus bref délai nécessaire, auquel cas cette compagnie assumera le risque de la déperdition."

Comme les compagnies de chemins de fer sont beaucoup mieux outillées pour procéder au doublage du wagon que la moyenne des expéditeurs, la préparation du wagon devra leur incomber. Je crois que le prix de $2 pour ce service, exécuté aux élévateurs de tête de ligne, est équitable.

A l'audience, on a soulevé la question de savoir si la graine de lin est un grain et si on devrait l'expédier sur le connaissement du grain en vrac approuvé par l'ordonnance de la Commission n° 14591, en date du 18 août 1911. Au point de vue du transport, en vrac, on la considère généralement comme un grain, et je crois qu'on devrait l'expédier sur ce connaissement.

Naturellement, ce jugement s'appliquera aux tarifs similaires du Grand-Tronc-Pacifique et du *Canadian-Northern.*

M. le commissaire Goodeve est de cet avis.

SUR LA QUESTION DE L'ÉCLAIRAGE DES AIGUILLES DE LA LIGNE PRINCIPALE ET DES SIGNAUX DE NUIT, DU COUCHER AU LEVER DU SOLEIL; ET DANS L'AFFAIRE DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN, REQUISE DE DÉMONTRER POURQUOI UNE ORDONNANCE RÉGLEMENTANT CETTE MATIÈRE NE DEVRAIT PAS ÊTRE RENDUE.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 21 juin 1916:

A la date du 27 novembre 1911, M. W. L. Best, au nom de la Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens de locomotives, a exposé à la Commission qu'il est absolument es-

sentiel dans l'intérêt de la sécurité, que toutes les aiguilles sur lesquelles les trains sont requis de passer entre le coucher et le lever du soleil devraient être éclairées par des lumières en bon état, indiquant la position des aiguilles; et que ceci est particulièrement important dans le cas des aiguilles extérieures des voies principales qui, conformément aux instructions spéciales contenues dans les horaires, marquent les limites de la cour de cette station en particulier.

Telle que rédigée, la plainte visait l'état de choses existant sur la subdivision de Maniwaki du Pacifique-Canadien.

La question de l'outillage des aiguilles de la ligne principale avait été exposée devant la Commission à son audience du 3 mai 1910, et des représentations avaient été faites au sujet des pratiques en usage. Ces représentations seront rappelées plus tard.

A la date du 12 février 1912, la Commission a émis sa circulaire n° 81, qui se lit comme suit:

> Dossiers 9079 à 18767, éclairage des aiguilles principales.
>
> "Je reçois de la Commission l'ordre d'attirer l'attention des compagnies de chemin de fer soumises à sa juridiction sur le fait que sur un certain nombre de lignes où les trains circulent la nuit les aiguilles de la ligne principale ne sont pas éclairées; aussi de faire remarquer que les règlements exigent que des signaux de nuit soient exposés du coucher au lever du soleil, et que quand la température ou d'autres conditions obscurcissent les signaux de jour, on doit se servir en outre de signaux de nuit."

Plus tard, en septembre 1912, on a représenté à la Commission que sur certaines subdivisions du Pacifique-Canadien, dans l'Ouest, on fait circuler des trains la nuit sans montrer les signaux de nuit sur les aiguilles de la voie principale, du coucher au lever du soleil.

Une enquête a été faite sur les lieux; des représentations ont été reçues des parties intéressées; il y a eu aussi une audience le 3 novembre 1914, alors que la question de l'éclairage des aiguilles de la voie principale et du déploiement de signaux de nuit du coucher au lever du soleil a été mise à l'ordre du jour, la compagnie du Pacifique-Canadien étant requise d'exposer pourquoi une ordonnance ne serait pas rendue pour réglementer cette matière.

Au cours de la discussion et des rapports devant la Commission, deux séries de questions ont été soulevées: l'une concernant l'interprétation des règlements, l'autre concernant leur application aux conditions de l'exploitation dans certaines subdivisions en particulier.

La question des conditions de l'exploitation peut être rattachée à la première. Dans la lettre reçue de M. Murphy, surintendant général de la division du Manitoba du Pacifique-Canadien, en date du 2 décembre 1913, l'auteur déclare que la circulaire 81 ne doit pas s'appliquer quand il n'y a qu'un seul train qui circule sur la ligne; et il appuie cette prétention en mentionnant en particulier une subdivision où le train est mixte et circule à petite vitesse. Il déclare que la vitesse se ralentit en arrivant aux aiguilles, éliminant virtuellement ainsi toute possibilité de danger pour le cas où l'aiguille serait mal placée; l'auteur dit aussi que les employés savent que les aiguilles ne sont pas éclairées, vu qu'il n'y a pas lieu de le faire.

Parlant au nom de la compagnie du Pacifique-Canadien, dans une lettre, M. Grant Hall mentionnait la subdivision Reston-Wolsely où un seul train circulait et déclarait que ce n'était pas l'intention du règlement d'imposer au chemin de fer une dépense inutile, et que ce serait imposer cette dépense inutile d'exiger que la subdivision en question fût pourvue de lumière aux aiguilles et que ces lumières fussent allumées parce qu'un seul train circulait sur la ligne quelques heures après la tombée de la nuit.

Dans une communication subséquente, M. Hall soulève encore le même point; il dit qu'on ne peut soutenir que ce soit l'intention d'appliquer les stipulations relatives aux lumières dans les cas où les trains ne circulent que quelques heures après le coucher

du soleil et où ces opérations après le coucher du soleil sont limitées à une période de deux ou trois mois dans l'année; il ajoutait que cette méthode d'opération ne présentait aucun élément de danger.

Postérieurement à l'audience du 3 novembre 1914, des représentations ont été faites par les parties; la compagnie du Pacifique-Canadien a déclaré que là où les trains de voyageurs ne circulent pas la nuit, il n'est pas nécessaire de montrer des lumières aux aiguilles, la nuit, pour les trains de marchandises. Ceci se rattache à la déclaration déjà faite par la compagnie que les trains de marchandises circulent à petite vitesse. Le Grand-Tronc a dit qu'il admettait que toutes les aiguilles des voies principales utilisées de nuit devaient être éclairées, et que des instructions avaient été données en conséquence. La *Canadian Northern Railway Company* a raporté qu'elle tenait les lumières des aiguilles allumées sur toutes les subdivisions où se faisait le trafic des voyageurs. Elle était d'opinion, toutefois, que cela n'est pas nécessaire quand les locomotives sont pourvues d'un phare électrique; elle s'est déclarée opposée à toute extension de l'usage des lumières aux aiguilles, et faisant allusion à l'importance prétendue des dépenses à encourir de ce chef, elle considère que ce serait un fardeau singulièrement injustifiable dans l'état actuel des choses.

Dans sa déclaration postérieure à l'audience, M. Brest fait valoir les règles 8, 9, 27 et 104. Les règles 9 et 104 sont rappelées plus loin. La règle 8, sous le titre " Signaux ", dit:

> " Pendant le jour, on doit se servir de drapeaux de la couleur prescrite, et de lampes de la couleur prescrite pendant la nuit."

La règle 27 dit, sous le titre " Usage des signaux ":

> " Un signal imparfaitement déployé, ou l'absence d'un signal à un endroit où il se trouve généralement, doit être considéré comme un signal d'arrêt, et le fait doit être rapporté à l'officier compétent."

Ceci est identique à la règle 402, citée plus loin.

La déclaration de M. Lawrence, soumise postérieurement à l'audition, expose sous une forme sommaire ce qui a été avancé à la séance antérieure, en insistant sur ces déclarations, et mentionne aussi les règles 9, 104 et 127, et la définition du signal de la cible.

A l'audience qui eut lieu le 3 mai 1910, M. Murphy, en exposant la pratique du Pacifique-Canadien, avait dit que c'était la pratique de sa compagnie de pourvoir de lumières toutes les aiguilles de la ligne principale, et que toutes les aiguilles des embranchements où il se fait un trafic considérable en sont pourvues. A cette audience, on avait soulevé la question de la légitimité de certaines exemptions dans deux cas, savoir: (1) quand l'équipe du train fait des voyages réguliers sur une subdivision donnée; (2) quand le train inscrit à l'horaire pour entrer en gare avant la nuit pendant la plus grande partie de l'année se trouve à arriver une heure ou deux après la chute du jour en hiver. M. Lawrence, au nom de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, dit que si un homme voyage tout le temps sur un embranchement en service régulier, il peut dire exactement où sont les aiguilles, à moins qu'il ne fasse une très forte tempête ou du brouillard ou quelque chose comme cela. Il dit aussi qu'il lui paraissait raisonnable d'accorder certaines exemptions dans les cas où le train arrive une heure ou deux seulement après la tombée de la nuit et où on emploie tout le temps les mêmes hommes.

En réponse à une question précise du commissaire en chef au sujet de cette question de trains entrant en gare avant la nuit pendant la plus grande partie de l'année et un peu après la chute du jour pendant une courte période de l'année, M. Lawrence dit:

> " Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'éclairer les aiguilles. Ce sont des réguliers qui voyagent sur ces lignes, règle générale, et ils connaissent parfaitement la route, et je crois que dans ces cas on devrait faire des exceptions ".

La vraie question en jeu, cependant, est l'interprétation des règles d'exploitation. Les chemins de fer se livrent au cours de leur exploitation à certaines pratiques qu'ils prétendent n'être pas défendues par les règlements. On a parlé aussi de l'intention des règlements. Tel qu'on l'a présenté, cet argument est apparenté à la prétention que les pratiques dont on se plaint ne violent pas les règlements. Ces règlements, on leur a donné leur forme actuelle après une étude prolongée et de longs débats. On ne peut supposer qu'on y a employé une terminologie oiseuse. Les règlements eux-mêmes doivent tenir leurs propres canons et leur propre interprétation. La prétention que, si les pratiques en question ne sont pas conforme à la lettre des règlements, on devrait amender les règlements pour les mettre d'accord avec les pratiques en usage, ne jette manifestement aucune lumière sur la signification des règlements.

La règle 9 porte ce qui suit:

> Les signaux de nuit doivent être déployés du coucher au lever du soleil. Quand la température ou d'autres conditions obscurcissent les signaux de jour on doit se servir en outre des signaux de nuit."

La question qui se pose est de savoir si cette règle s'applique aux lumières ou aux sémaphores d'aiguillage. M. Grant Hall a prétendu que la règle ne vise pas les lumières des sémaphores d'aiguillage, parce qu'elle vise les signaux fixes, dont la définition ne comprend pas les lumières des aiguilles. M. Beatty avait pris antérieurement une position semblable, au nom du Pacifique-Canadien.

La règle 403 stipule:

> On doit se servir de lumières à tous les signaux fixes, du coucher au lever du soleil, et chaque fois que les indications des signaux ne s'aperçoivent pas clairement sans elles.

Au tableau des définitions, sous le titre: " Signaux fixes ", le règlement définit ainsi le sémaphore de la cible:

> Un disque suspendu de telle manière qu'il puisse être maintenu parallèlement à la voie ou à angle droit avec cette voie dont il gouverne les mouvements. Les indications sont données par la position du disque. La nuit, on donne une indication additionnelle au moyen de lumières de couleurs convenues correspondant à la position du disque.

Voici la définition du sémaphore du disque:

> Un appareil composé d'un disque suspendu de façon à pouvoir se déployer à la vue ou se retirer. Les indications sont données par la position du disque. La nuit, on donne des indications supplémentaires au moyen de lumières de couleurs convenues, correspondant à la position du disque.

On remarquera que dans les définitions des sémaphores du disque et de la cible, la deuxième et la troisième phrases des deux définitions sont identiques.

Egalement, dans le dernier paragraphe des définitions de la loi déjà mentionnées, on lit la déclaration suivante:

> Chaque fois que l'on se sert d'un signal fixe quelconque autre que ceux prescrits ici, on trouvera à l'horaire les règles concernant leur observance.

Dans une communication versée au dossier, M. Hall déclare en substance que la règle 402 peut être assez large pour souffrir l'interprétation que les lumières aux aiguilles tombent sous la mention des " signaux fixes " qui y est contenue; mais il considère que la mention des signaux fixes dans la règle en question vise plus particulièrement les signaux fixes dirigeant le mouvement des trains passant aux jonctions, les systèmes d'enclenchement, les ponts-levis, les traverses de chemins de fer ,etc.

Quand à la règle 402, elle se lit comme suit:

> Un signal imparfaitement déployé, ou l'absence d'un signal à un endroit où il se trouve généralement, doit être considéré comme un signal d'arrêt, et le fait doit être rapporté à l'officier compétent.

L'auteur de la lettre ajoute que, attendu que dans le cas des subdivisions intéressées du Pacifique-Canadien ce n'est pas la pratique de se servir de lumières aux aiguilles en question, la règle 402 ne doit pas s'appliquer. Il est manifeste, cependant, que cette dernière règle ne touche pas à la question de savoir si les cibles des aiguilles sont des signaux fixes, aux termes de la règle 403, nécessitant l'usage de lumières entre le coucher et le lever du soleil.

A l'audience du 3 novembre 1914, M. Leonard, du Pacifique-Canadien, a prétendu que la compagnie du chemin de fer avait un droit d'option en la matière. Il a cité la règle 104, dont le premier paragraphe dit:

> La cible d'une aiguille parallèle à la voie principale ou une lumière verte indique que l'aiguille est fixée sur la voie principale; la cible à angle droit avec la voie principale ou une lumière rouge indique que l'aiguille est fixée sur une voie divergente.

En substance, la prétention de M. Leonard était qu'en vertu de cette règle le chemin de fer avait l'option pour donner l'indication au moyen d'une cible ou d'une lumière. M. Lawrence demanda comment on pourrait apercevoir la cible la nuit. M. Leonard répondit que c'était tout de même facultatif quand aux aiguilles. M. Lawrence dit qu'il était bien entendu qu'il devait y avoir une cible le jour et une lumière la nuit. M. Leonard admit qu'il en était ainsi dans le cas des signaux fixes, mais qu'une lumière d'aiguille n'était pas un signal fixe.

La question de l'avantage que présente une lumière à l'aiguille, au point de vue de la sécurité, a été soulevée au cours de l'audience, et différents représentants des chemins de fer ont déclaré qu'elle était de peu d'importance. M. Fritch, de la *Canadian Northern Railway Company,* comme on lui demandait si une lumière à l'aiguille offrait un avantage au point de vue de la sécurité répondit: "Aucunement. La lumière d'aiguillage s'élevait autrefois sur l'aiguille de la voie blanche, mais aujourd'hui vous pouvez manœuvrer la double aiguille et la laisser ouverte en tournant la lumière, ou l'ouvrir partiellement, ce qui serait aussi désastreux que de l'ouvrir entièrement, alors que le feu de l'aiguille indiquerait voie libre. " Ceci, naturellement, ne porte aucunement sur l'interprétation des règlements.

Bien qu'on ait soulevé des questions relatives à certaines subdivisions en particulier et aux frais qu'entraînerait l'application de certaines méthodes particulières d'exploitation sur ces subdivisions, la question qu'il s'agit maintenant de résoudre est celle de l'interprétation des règles telles qu'elles sont, eu égard aux obligations relatives à l'éclairage des aiguilles. La question de l'à-propos du relâchement des règles dans certains cas particuliers est une toute autre affaire, au sujet de laquelle les règles ne contiennent aucune disposition.

Dans la partie que nous en avons citée, la règle 403 établit clairement quelles sont les obligations relatives à l'éclairage des signaux fixes. Une lumière à l'aiguille est-elle sujette à l'application de cette règle? La définition du sémaphore de la cible, sans aucun doute, n'est pas limitée aux seuls sémaphores à cibles placés sur plate-forme, mais il est clair qu'elle s'applique à ces signaux. Le sémaphore à cible sur plate-forme est suspendu de telle sorte qu'il peut être placé parallèlement à la voie ou à angle droit avec elle; et il est également clair qu'il a une influence dirigeante sur les mouvements qui se produisent sur la voie vis-à-vis de laquelle il occupe une position parallèle ou à angle droit.

On a dit que la règle 104 laisse au chemin de fer toute discrétion pour décider s'il doit y avoir une lumière; mais étant données la dernière phrase de la définition du

sémaphore à cible, savoir: " la nuit on donne une indication supplémentaire au moyen de lumières de couleurs convenues correspondant à la position du disque ", et la stipulation de la règle 403 au sujet de la nécessité de lumières sur les signaux fixes entre le coucher et le lever du soleil, il ne paraît pas nécessaire de pousser les choses plus loin pour savoir s'il existe ou non un droit d'option en vertu de la règle 104.

La circulaire n° 81 visait les aiguilles de la ligne principale. On a voulu établir une distincton entre les mouvements sur la ligne principale et ceux des embranchements. Au cours d'une déclaration, le *Canadian-Northern* dit que, du point de vue technique, la circulaire 81 ne vise que les lignes principales et non les embranchements, mais qu'on n'a pas tiré avantage de cela.

On devrait amender la rédaction de la circulaire en substituant les mots " voie principale " aux mots " ligne principale ". Les règles 87 et 88 parlent de la voie principale, non de la ligne principale. Dans la définition qui se trouve à la page 8 des règlements, on distingue la voie principale de la manière suivante:

> " Une voie s'étendant à travers les parcs et entre les gares et sur laquelle circulent des trains dont l'ordre est réglé par un horaire ou un ordre de train, ou dont l'usage est déterminé par des signaux."

L'intention évidente de la circulaire visait la voie de circulation, sans faire de distinction entre la partie de branchement du réseau et la ligne principale du même réseau.

Ce que j'ai dit servira à rendre plus claire la signification des termes tels qu'ils se présentent maintenant.

J'ai exposé au long les représentations qui ont été faites pour justifier des exemptions. A l'audience du 3 novembre 1914, M. Lawrence, qui, comme je l'ai indiqué à l'audience précédente, a admis que des exemptions pourraient être justifiables, a rappelé de nouveau, page 5297 de la preuve, ce qui s'était passé à la première audience à ce sujet.

Comme je l'ai fait remarquer, ce qui intéresse la Commission maintenant c'est la signification des règles sur les points en question. Les règles, telles qu'elles sont, ne contiennent aucune disposition concernant les conditions spéciales qui, dit-on, justifient certaines exemptions de ces mêmes règles. Que ces exemptions, ou aucune d'elles, soient justifiables, c'est là une question qui ne peut être réglée sous la forme d'une règle générale de la Commission. S'il faut aborder la question, il faudra prendre chaque cas et l'étudier quant au fond, sur une requête exposant spécifiquement les exemptions demandées et les raisons de l'exemption. Il faudrait en même temps fournir aux parties intéressées l'occasion de faire valoir leur point de vue.

Le commissaire en chef Drayton et le sous-commissaire Scott partagent cet avis.

LA CUNEO FRUIT AND IMPORTING COMPANY *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC *re* RÉPARTITION DE L'ESPACE AU MARCHÉ AUX FRUITS.

Jugement de M. le commissaire en chef DRAYTON, le 23 juin 1915:

Cette cause concerne la plainte de la *Cuneo Fruit & Importing Company, Limited,* de Toronto, Ont., au sujet d'une préférence injuste qu'on prétend avoir été pratiquée par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

L'origine de la plainte se trouve dans une lettre de MM. Denton, Grover & Field, en date du 16 mars 1915, et qui dit entre autres choses:

> Notre cliente a son siège social 67 rue Colborne, Toronto, et fait un gros commerce d'importation, de vente et de distribution de fruits des différentes parties du monde. Le montant du transport payé au chemin de fer Grand-Tronc l'an dernier s'élève probablement aux environs de $40,000.

" Comme vous le savez sans doute, le Grand-Tronc possède dans l'ancienne gare du *Western Railway,* au pied de la rue Yonge, à Toronto, un marché aux fruits dont les étaux, ou plutôt les sections, sont loués à ses clients favoris qui font le commerce des fruits à l'exclusion d'au moins un autre négociant, c'est-à-dire notre client.

" Au cours de la saison d'été, les fruits canadiens arrivent à cette gare pour l'avantage de ceux qui ont des baux avec la compagnie de chemin de fer au marché aux fruits; et ces commerçants reçoivent les fruits frais à la descente des wagons, les exposent aux marchands détailleurs dans le marché même et les livrent directement de là aux acheteurs. C'est là le seul marché aux fruits de Toronto qui appartienne à un chemin de fer; et par conséquent, ceux-là seulement qui y ont des sections peuvent faire le commerce des fruits frais du Canada. Un grand nombre de fruits canadiens d'été sont les denrées les plus sujettes à s'avarier et doivent arriver aux consommateurs presque le jour même où ils ont été cueillis.

" Plus tôt dans la saison, le même marché aux fruits est utilisé pour les mêmes fruits périssables des Etats-Unis. Certains de ces fruits périssables, ainsi que certains légumes, arrivent dans la glace, et aucun commerçant en gros ne peut faire ce commerce à moins qu'il ne puisse le faire au marché aux fruits.

" Notre cliente est donc, à cause de son exclusion du marché aux fruits, dans l'impossibilité de faire le commerce des fruits d'été des Etats-Unis et des fruits d'été des vergers canadiens, dont la saison est un peu plus tardive.

" Grâce à un système de promesses qui n'ont jamais été suivies d'un effort quelconque, les fonctionnaires du Grand-Tronc ont empêché notre cliente d'obtenir un espace au marché aux fruits, et notre cliente est, par conséquent, exclue du commerce des fruits canadiens à Toronto.

" Notre cliente a eu des entrevues avec les fonctionnaires du Grand-Tronc. Ces entrevues ont toujours été très agréables à cause des promesses faites par les fonctionnaires. Ces fonctionnaires ont écrit également des lettres déclarant combien ils étaient désireux de fournir à notre cliente l'occasion de partager les facilités du marché aux fruits. Cinq ans se sont maintenant écoulés depuis que ces promesses ont été faites pour la première fois, et pendant cinq années successives les mêmes promesses ont été réitérées. La raison alléguée est toujours la même, et c'est qu'il n'y a pas de sections vacantes. Plusieurs vacances se sont produites aux étaux durant les cinq années, et nonobstant les promesses faites par les fonctionnaires du Grand-Tronc, ces étaux ont été immédiatement remplis par d'autres qui sont les amis du chemin de fer.

" Notre cliente, et nous partageons son opinion, considère qu'elle a été injustement traitée, et qu'on l'a empêchée pendant toutes ces années de partager les bénéfices du commerce hâtif des fruits de l'été américain et des fruits de l'été canadien, pendant les mois d'été, sur le marché de Toronto.

" . . . . Il est probable que la compagnie du Grand-Tronc est en mesure de donner des explications au sujet de la *Toronto Wholesale Fruit and Produce Association,* si cette association existe encore."

La réponse de la compagnie de chemin de fer, reçue par la Commission le 13 avril, dit ce qui suit:

Il ne paraît pas que la plainte vise des facilités que la compagnie est tenue de fournir en vertu de la Loi des chemins de fer ou qui tombent sous la juridiction de la Commission. Cette réserve faite, cependant, nous n'avons aucune répugnance à exposer l'état des choses à la Commission et à la compagnie requérante.

Depuis des années, le Grand-Tronc a consacré au trafic des fruits le vieux hangar du *Great-Western.* En premier lieu, on ne s'est servi que de la partie

nord, mais l'accroissement des affaires et la demande d'espace additionnelle faite de temps à autre par les occupants, a finalement rendu nécessaire l'utilisation de la partie sud aussi bien que celle du côté nord de la voie. On impose aux occupants un taux direct de 10 cents par pied carré de l'espace occupé.

Autant que possible, on a attribué l'espace aux différents commerçants à l'ouverture de la saison des fruits, vers le 15 mai, par exemple, ou le 1er juin; mais ce n'est pas sans des froissements considérables que, règle générale, on est arrivé à louer de nouveau aux occupants de l'année précédente, à cause des clameurs que font entendre ceux qui sont lotis pour obtenir plus d'espace.

Depuis que la *Cuneo Company* s'est adressée à nous pour la première fois, il appert que d'autres firmes ont obtenu de l'espace par le transfert de celui que détenaient d'autres occupants, mais ces transactions représentent des arrangements conclus directement entre les détenteurs et les requérants, en dehors de la connaissance de la compagnie de chemin de fer. En fait, le consentement de la compagnie n'était pas nécessaire, étant donné que l'espace occupé n'avait pas été loué en vertu d'un bail. A ce sujet, cependant, nous soumettons que la compagnie de chemin de fer n'a aucunement fait preuve de préférence injuste; et si la *Cuneo Company* avait conclu des arrangements par bail ou par achat pour le transfert du commerce dirigé par l'un ou l'autre des occupants, il n'y aurait eu aucune objection de la part de la compagnie de chemin de fer à ce qu'elle prît possession de l'espace assigné à cette firme dans le hangar.

La mention de la nationalité de la firme est une particularité qui n'a aucune importance aux yeux de la compagnie de chemin de fer; pour nous, la clientèle d'une maison étrangère est aussi précieuse que les autres, et en considération de l'étendue du commerce de la requérante, nous désirons lui accorder les mêmes privilèges et avantages que nous accordons à nos autres clients, dans la mesure que nous pouvons le faire.

La compagnie de chemin de fer regrette qu'il lui soit impossible de satisfaire les besoins du commerce des fruits en général, mais les remaniements projetés des installations de tête de ligne ont, pour le moment, écarté toute possibilité d'un rétablissement des facilités existantes pour la manutention des fruits.

La compagnie n'est nullement au fait de l'existence d'une *Toronto Fruit Association,* relativement à un rapport quelconque qu'une semblable association pourrait avoir avec l'exploitation du hangar de la rue Yonge.

La cause a été entendue à une séance de la Commission, tenue à Ottawa le 20 avril 1915; le jugement a été réservé pour permettre à M. Denton, qui comparaissait pour la plaignante, de faire un plaidoyer sur la question de juridiction.

Je prends d'abord les faits.

La prétention de la compagnie au sujet de la manière dont l'espace est attribué est que l'espace a été réparti chaque année, qu'on a toujours pris en considération d'abord les demandes des anciens locataires et que ces demandes épuisaient tout l'espace disponible; et bien que, depuis que la demande d'espace de la requérante a été faite pour la première fois, de nouvelles firmes aient obtenu de l'espace, en fait elles n'ont obtenu cet espace que par le transfert que les anciens occupants leur en ont consenti, la compagnie, dans ces cas, les considérant comme les substituts des anciens locataires.

Cependant, dans la lettre de la compagnie fruitière produite depuis l'audition du 1er mai 1915, cette compagnie fait remarquer que la compagnie de chemin de fer, dans sa lettre en date du 12 avril, a déclaré qu'au commencement seulement la partie nord de ce hangar avait été utilisée, la compagnie fruitière allègue que les choses étaient dans cet état lorsqu'elle a fait sa première requête, il y a cinq ans, et que, depuis la

date de sa requête, un espace a été accordé dans la section qui n'était pas autrefois utilisée à pas moins de huit compagnie, dont la compagnie fruitière énumère les noms.

La compagnie de chemin de fer n'a, d'aucune manière, répondu à cet allégué; et je constate de fait que la compagnie de chemin de fer a, depuis la première requête produite par la compagnie fruitière requérante, loué des espaces à d'autres compagnies, espaces que la compagnie de chemin de fer aurait pu, si elle avait voulu, louer aux requérants.

M. Laure, l'ancien gérant de la compagnie, dans son témoignage à l'audition, a dit à quel usage servait le hangar en question:

Il déclare:

La question se résume à ceci, M. le Président: Tout le commerce de fruits de Toronto est centralisé à cet endroit, le commerce de fruits en gros. Tous les wagons passent à cet endroit.

En vertu de la convention conclue entre le Grand-Tronc et les commissionnaires de Toronto, au nombre de 17, je crois, ces commissionnaires ont obtenu non seulement la permission de décharger leurs marchandises, mais aussi la permission de les vendre en cet endroit. Les espaces ne sont pas séparés par des cloisons mais ils s'étendent d'un poteau à un autre le long de la bâtisse, et les commissionnaires y affichent leurs enseignes et offrent leurs fruits en vente.

Je suis entré au service de la compagnie en 1910, l'année de ses débuts en affaires. Nous nous sommes rendus à cet endroit et avons examiné l'espace, et je dois dire que nous avons été l'objet de la plus grande courtoisie de la part du Grand-Tronc. Ils nous ont dit aussitôt: " Vous arrivez trop tard pour cela cette année, mais nous serons très heureux de vous accorder un espace l'an prochain.

Le commissaire en chef:

" Q. Vous avez fait le commerce, bien que vous ne vous soyez pas rendus à cet endroit?—R. Pendant cinq ans.

" Q. Et quel chiffre d'affaires avez-vous fait, ou jusqu'à quel point avez-vous fait ce commerce?—R. Je suppose que notre chiffre d'affaires est d'environ un quart de million.

" Q. C'est un chiffre assez considérable. Avez-vous fait cela à Toronto?—R. C'est à Toronto.

" Q. Et comment vous y êtes-vous pris, comment avez-vous fait l'expédition de votre commerce de gros?—R. Il nous fallait nous rendre sur la voie ferrée et décharger les marchandises sur la voie; aller chercher les wagons et les amener du marché aux fruits sur la voie. Naturellement, cet état de choses nous a été préjudiciable.

" Q. Naturellement, les acheteurs ne veulent pas se rendre sur la voie?—R. Non, il nous fallait leur faire des concessions pour les faire consentir à s'y rendre.

" Q. Dans ce cas, la difficulté, à ce que je comprends, vient du fait que l'autre endroit étant le point central de la livraison, les acheteurs s'y réunissent tous et vous perdez de l'argent pour faire consentir les acheteurs à se rendre à cet endroit situé plus loin?—R. Précisément. C'est là toute la difficulté.

" Q. Votre commerce se fait-il seulement par chargement de wagons?—R. En grande partie par chargements de wagons, mais, nous en divisons un grand nombre, naturellement.

" Q. Cela dépend des acheteurs?—R. Cela dépend tout entier des acheteurs.

" Q. Alors vous vendez ce que vous pouvez vendre du chargement du wagon et alors il vous faut encourir les frais de transporter ce qui en reste à vos entrepôts plutôt que de vous en défaire à l'endroit voisin?—R. Oui.

"Q. En plus de cela, chaque homme a ses acheteurs juste au marché aux fruits, tandis qu'il vous faut aller les chercher?—R. Oui, c'est cela. Tout l'emplacement du marché se trouve envahi de bonne heure le matin par les voitures et les wagons des différents clients des marchands de fruits en gros. Ils ne veulent pas se rendre trois quarts de mille plus loin sur la voie ferrée pour y venir chercher nos fruits. Ils disent: Non, à moins que vous nous fassiez des concessions c'est perdre notre temps que de nous rendre là-bas.

"Q. Vers quel endroit se trouvent ordinairement vos wagons?—R. Placés, voulez-vous dire?

"Q. Oui?—R. Ils sont ordinairement placés, parfois juste en dehors, parfois en haut de la rue Bay, et quelquefois même au delà de la rue Bay, parfois plus loin vers l'est.

"Q. Plus ils sont près du marché, mieux cela fait votre affaire?—R. Oui.

"Q. Et lorsque vous dites que vous les avez parfois tout près du marché, pourquoi ne les avez-vous pas toujours en cet endroit?—R. Il y a troujours la probabilité des opérations sur les voies d'évitement. Ils ne peuvent pas toujours se trouver au même endroit.

"M. Chisholm: Cependant, vous les avez à cet endroit assez souvent, entre les rues Yonge et Bay et entre Yonge et Scott?—R. Oh, oui."

La compagnie de chemin de fer, dans les nouvelles déclarations qu'elle a faites depuis l'audition, prétend que, après avoir étudié de nouveau la question avec les fonctionnaires, elle a constaté qu'il lui serait absolument impossible de prendre des mesures lui permettant de fournir à la compagnie requérante les accommodations demandées; que tous les fruits ne passent pas dans le hangar à fruits; qu'une partie considérable des fruits sont livrés aux wagons directement sur l'esplanade qui se trouve entre les rues York et Cherry, une distance considérablement moindre que celle mentionnée par M. Laure qui, déclare la compagnie, a prétendu qu'il lui fallait très souvent couvrir une distance de trois quarts de mille pour aller chercher ses marchandises; que l'on a calculé qu'il n'y avait pas 5 pour 100 des fruits et des végétaux transportés à Toronto qui passaient par le hangar; et la compagnie déclare que, le 30 juillet, date où les expéditions de fruits ont été considérables, sur un total de 35 wagons de fruits arrivant à Toronto, il y en eut 32 de déchargés en dehors du hangar, et seulement trois dans le hangar,—et le 31 juillet, sur un total de 46 wagons, 44 ont été déchargés en dehors du hangar et deux seulement dans le hangar,—dans chacun de ces cas, ces chiffres ne comprennent pas les wagons de messagerie qui ont été déchargés dans le hangar, mais dont le nombre n'a pas dépassé 5 ou 6 wagons par jour, comme on l'a déclaré.

La réponse de la compagnie fruitière sous ce chef pose clairement la question sous son vrai jour:

"Nous avons été bien prudents en déclarant que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait placé les wagons sur la voie d'une manière aussi convenable que le pouvaient permettre les exigences du système d'aiguillage, et ce n'est qu'en réponse aux questions posées par les commissaires que nous avons déclaré que la distance la plus considérable serait d'environ trois quarts de mille, ce qui est absolument juste. Cependant, ce n'était pas là le point en question, comme les commissaires l'ont promptement reconnu, et ce n'est que déplacer la question que de faire surgir celle-ci, *l'enquête ayant été instituée pour trouver la raison du fait que, seule parmi toutes les maisons qui font l'importation des fruits en gros dans Toronto, notre maison s'est toujours vu constamment refusé l'accès au hangar à fruits, ou, en d'autres termes, du marché actuel du commerce des fruits en gros de la cité,* tandis que d'autres faisant un chiffre d'affaires bien plus petit ont été admises après notre demande.

"...Sans nous occuper de la question du pourcentage des marchandises que la compagnie a déchargées en dehors et en dedans du hangar, la compagnie passe sous silence le fait que connaît bien n'importe lequel de ses employés à l'entrepôt

de la rue Yonge, à savoir que si seulement 5 pour 100 des wagons sont déchargés dans le hangar, 95 pour 100 des fruits qui arrivent à Toronto lorsque le marché à fruits est ouvert (de juin à octobre) *est vendu dans le hangar même;* que tous les acheteurs sont réunis dans cet endroit;... Il est évident que tout le commerce d'importation de fruits en gros se fait là durant ces mois; les fruits venant des wagons déchargés en dehors sur la voie sont transportés dans le hangar même à mesure que l'on en a besoin, ou vendu des wagons à l'aide d'échantillons montrés dans le hangar."

Il est très clair que, si l'on s'en tient à ses déclarations de la requérante, toute sa plainte repose sur le fait qu'il lui a été impossible de louer un espace de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc dans le hangar à fruits. La cause n'est pas basée sur un prétendu défaut d'accommodation du chemin de fer comme on l'entend ordinairement. La question et la seule que nous ayons à considérer est celle de savoir si oui ou non la compagnie de chemin de fer était tenue de fournir un espace à la compagnie requérante dans le hangar à fruits.

Bien qu'il soit évident, nonobstant le fait que la compagnie requérante fasse un commerce considérable, qu'elle ait rencontré des inconvénients et des difficultés dans la vente de ses fruits frais, je suis cependant d'opinion que personne n'a un droit légal, sauf évidemment les cas où il y a un contrat, de demander des baux, ou un espace quelconque sur la propriété d'une compagnie de chemin de fer.

Lors de l'audition, il m'a semblé que ce cas était décidé par la décision rendue dans la cause de la *Twin City Transfer Company vs* le chemin de fer Pacifique-Canadien, 15 C.R.C. 323; et le jugement, comme je l'ai fait remarquer, a été réservé afin de fournir à M. Denton l'occasion de distinguer entre cette autorité et cette cause.

Dans son argumentation à l'audition, M. Denton a basé ses déclarations sur les articles 284, paragraphes (*a*) et (*b*) et 317, paragraphes 2 et 3 de la loi des Chemins de fer.

Dans la cause de la *Twin City,* dans la soumission écrite subséquemment, il dit:

> Cependant, cette décision a été basée sur une autre interprétation de la loi des Chemins de fer. Elle traite de la question du transport des voyageurs, tandis que l'alinéa (*b*) du paragraphe 3 de l'article 317, de la Loi des Chemins de fer s'applique à la question du transport seulement.

M. Denton continue alors ainsi:

> Le Grand-Tronc établit de fait une différence d'accommodation dans la manière de recevoir, de charger, d'expédier, de décharger et de livrer des marchandises de même genre, en faveur d'autres personnes au marché à fruits de la rue Yonge et au préjudice de notre client, la *Cuneo Fruit and Importing Company, Limited,* et le Grand-Tronc place ainsi notre client dans une position injuste et défavorable.
>
> Le marché à fruits de Toronto, situé en bas de la rue Yonge, est une bâtisse considérable. C'était autrefois une station de chemin de fer. Ce n'est pas une vaste bâtisse pour une station de chemin de fer, mais c'est certainement une très vaste bâtisse pour un marché à fruits. Tout le rez-de-chaussée de ce marché est construit à égal niveau de la plate-forme des wagons réglementaires de chemin de fer servant au transport des marchandises et de la messagerie, et une ouverture est percée dans ce plancher, commençant à l'extrémité ouest, à l'entrée de la rue Yonge, et s'étendant sur une longueur équivalant à environ les trois quarts de la voie en allant vers l'est dans la station, afin de permettre à plusieurs wagons de marchandises et de messagerie d'entrer dans le marché. Lorsque les portes des wagons de messagerie et de marchandises sont ouvertes, toute la foule

des personnes qui viennent dans le but d'acheter, peuvent aller dans toutes les parties de la station sur un même niveau, et dans les wagons et examiner les marchandises dans les wagons. Ces personnes peuvent en conséquence faire leurs achats à la porte même des wagons et dans les wagons.

"Transport", la question que traite l'article 317, est définie par l'interprétation de la teneur de la loi (article 2, paragraphe 31) comme voulant signifier le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant.

En vertu de la loi, les devoirs statutaires de la compagnie de chemin de fer de fournir des facilités comprennnent, si l'on s'en tient à la station terminale, seulement le déchargement et la livraison des marchandises, et ne comprennent pas l'accommodation pour la vente—la vraie question en litige.

Par conséquent, s'il n'y a aucun devoir statutaire exigeant de fournir des facilités pour la vente, peut-on dire que la compagnie de chemin de fer, parce qu'elle a cru bon d'accorder, moyennant rémunération, à certains vendeurs des facilités pour la vente des produits et la conduite de leurs affaires, qu'elle est exposée à se voir accuser de préférence indue, parce qu'elle ne fournit pas les mêmes facilités à d'autres? En d'autres termes, est-ce que le fait que la compagnie de chemin de fer se trouve être propriétaire du hangar à fruits, à la place d'une personne ou d'une compagnie tout à fait étrangère à la question de transport, étend d'une manière quelconque le droit qu'a la compagnie requérante d'y faire du commerce? Je ne le crois pas. Je suis toujours de l'avis que la propriété appartenant à une compagnie de chemin de fer est absolument sa propriété et que la compagnie n'est soumise qu'aux devoirs, obligations et redevances à l'égard du public créés soit par le teneur de sa charte ou par la loi des Chemins de fer. Le hangar en question a jadis servi de station de voyageurs. On n'en avait plus besoin pour cette fin, mais on l'a remplacé par une autre station. La loi elle-même autorise les compagnies à laisser de côté une partie quelconque de leur installation et la remplacer par d'autres. Par conséquent, si l'on s'en tient à ce hangar appelé le "hangar à fruits," à moins que la Commission juge nécessaire, en vertu d'une ordonnance, de décider que cette propriété devrait servir à des fins particulières au chemin de fer, il semble évident que la position de la compagnie de chemin de fer est simplement celle de n'importe quelle autre compagnie constituée en corporation et possédant des propriétés.

La préférence indue peut entrer ou ne pas entrer dans les cadres de la loi. La loi, comme l'a toujours interprétée la Commission, ne défend que la préférence indue lorsqu'elle est injuste et sans raison. Dans la cause *Western Tolls*, C.R.C. 123, pp. 148 à 156.

Après la lecture de la loi, pour que l'on puisse dire qu'une distinction est illégale, il faut qu'elle soit non seulement indue et injuste, mais elle doit avoir lieu relativement à un acte ou une habitude de la compagnie de chemin de fer dans sa manière de s'acquitter de ses obligations envers le public à titre de compagnie de transport public.

Il est impossible de dire sous l'autorité de la loi, selon l'interprétation que j'en fais, qu'une compagnie de chemin de fer est coupable à plus de titres que n'importe quel autre propriétaire du délit de distinction indue au sens de la loi, relativement à la manière dont elle peut louer un espace dans une bâtisse qui lui appartient, ou des usines, ou des compartiments dans ses stations, ou encore, un espace dans ce hangar à fruits nonobstant le fait qu'une voie ferrée y entre.

Grâce à l'usage de ce que l'on appelle des voies d'évitement industrielles plusieurs expéditeurs jouissent de certaines facilités dont ne jouissent pas les autres. La voie d'évitement industrielle est aussi une facilité reconnue par la loi, mais jusqu'ici, l'on n'a pas suggéré qu'une compagnie quelconque de chemin de fer accordant ces privilèges aux expéditeurs à proximité de sa voie fait une distinction indue au préjudice d'autres personnes faisant le même commerce sans avoir cet avantage, lors même qu'il y a concurrence entre les expéditeurs qui en jouissent.

En plus des autorités citées dans le cas de la *Twin City,* on pourrait référer à la cause de *Pert General Station Committee vs Ross,* 1897, A.C., 4789. Dans cette cause, les serviteurs d'hôtels se sont vu accordés tous les privilèges de la station. Ces droits, en pratique, avaient été diminués, suivant l'allégué du défenseur Ross, simplement en vertu du fait que le Comité de la station avait lui-même ouvert un hôtel. Lord Halsbury dit à la page 482:

> Mais je suis d'avis que la station est absolument la propriété de la compagnie de chemin de fer et que les droits de la compagnie de chemin de fer sont aussi absolus dans le premier cas que ceux de n'importe quel autre propriétaire.

Et lord Watson, dans son jugement mettant en force la position légale du Comité de la station, dit à la page 486:

> La véritable et seule question dans la cause, à savoir quels droits légaux possède le défendeur de se servir de la gare générale sans l'autorisation et contre la volonté des propriétaires.

Je vous renvois aussi à la cause de *Barker vs Midland Railway Company,* 18 C.B. 46.

La Commission n'a aucune affaire d'une manière ou d'une autre avec la question de l'association locale des vendeurs d'un côté ou avec une combine de marchands de fruits des Etats-Unis de l'autre côté. D'autres tribunaux ont pleine juridiction pour décider de ces questions.

Bien que dans son témoignage, la compagnie fruitière n'ai pas fourni de preuve de manque de facilités au sens de la loi, la Commission a fait étudier la question par l'officier en chef de son service d'exploitation. Il fait le rapport suivant:

> La compagnie de chemin de fer fournit les accommodations de voie ferrée pour le chargement et le déchargement des wagons entre les rues Church et York ayant dans cet endroit des voies ferrées capables d'accommoder 96 wagons. Ceci a été suffisamment prouvé.

On devrait faire remarquer que tout le trafic en question, pour ce qui en est de la compagnie de chemin de fer, se fait par lots de wagons.

L'étude des faits montre que la compagnie requérante n'a pas fait un commerce aussi avantageux et aussi profitable que celui qu'elle aurait fait si elle avait pu acquérir un espace dans le hanger à fruits. Les recherches légales que je me suis cru obligé de faire touchent à des questions qui n'ont pas encore été décidées par la cour Suprême, et, si la requérante le désire, une cause sera soumise à cette cour en soulevant les questions légales y considérées.

Rapporté dans le volume 18 *Can. Ry. Cas.* 414.

THE "WORLD NEWSPAPER COMPANY OF TORONTO" *vs* LA COMPAGNLE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC, RELATIVEMENT AU SERVICE DES TRAINS.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 25 juin 1915.

The World Newspaper Company de Toronto, se plaint du fait que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc l'a avertie que le service du train qui avait été jusqu'ici fourni à cette compagnie serait retiré le 27 courant.

La plainte établit que durant un certain temps avant le 10 octobre 1914, les trois journaux du matin de Toronto, le *Globe,* le *Mail* et le *World,* envoyaient leurs journaux à Hamilton et à London sur un train spécial par la voie du Grand-Tronc, ce train étant connu sous le nom de *The Flying Post.* On dit que ce service a coûté aux journaux $6,000 par année. La plainte établit de plus que vers le mois de juin, 1914, la compagnie de chemin de fer a averti les journaux qu'il serait nécessaire d'augmenter le

coût du train et de le porter à $12,000 par année. La compagnie requérante a cessé de se servir du train, mais le *Globe* et le *Mail* ont continué le service, payant chacun $6,000 par année pour ce service.

Outre le train *The Flying Post,* les journaux de Toronto se sont servi d'un autre train spécial conduisant à Hamilton qui partait une heure plus tard que *The Post* et desservait Hamilton en y apportant une autre édition des journaux du matin. Ce train coûtait aussi aux journaux $6,000. Le *Globe* et le *Mail* ont cessé de se servir de ce dernier service l'hiver dernier, avec le résultat que le *World* a payé à lui seul tout le coût de $6,000 pour maintenir ce dernier train.

L'avis que les requérants ont maintenant reçu de la compagnie du chemin de fer montre que, comme résultat d'un nouvel arrangement du service des trains, la compagnie de chemin de fer propose de cesser le service de ce dernier train, le seul dont se sert maintenant le *World* ou de demander $58 pour le service quotidien. Ceci est une augmentation considérable sur l'ancien prix.

La compagnie requérante a alors demandé que ses journaux soient transportés sur le train *The Flying Post* et elle déclare qu'elle a reçu avis des fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer que le *Globe* et le *Mail* avaient la haute-main sur le train et que les requêtes devraient être adressées à ces compagnies. Aucun arrangement n'a été fait entre les trois compagnies.

Dans sa réponse la compagnie de chemin de fer dit ce qui suit:

> "Dans les horaires existant antérieurement il n'y avait pas compensation du mouvement d'une locomotive et du personnel à Toronto, c'est-à-dire un train de plus venant de l'est à Toronto que de l'ouest, nécessitant le retour à Hamilton d'une locomotive et du personnel, portant quelquefois des marchandises, afin de faire sortir de Hamilton, le jour suivant, le train régulier de voyageurs. L'utilisation de ce service tronqué pour le transport des journaux nous a permis de fixer le taux peu élevé de $500 par mois, ce qui représente moins que 50 pour 100 par mille d'un simple trajet, le service de retour étant effectué avec le train régulier des voyageurs.
>
> "En même temps que les changements de notre horaire, le 27 juin, notre service des trains a été remanié, dans l'intérêt du public, par notre division des voyageurs, avec le résultat qu'il n'y a plus de service non équilibré entre Hamilton et Toronto et par conséquent nous n'avons plus à notre disposition de service tronqué de la locomotive et du personnel. Nous avons averti le *World* de ce fait et nous avons déclaré que si cette compagnie désirait que ce service soit maintenu, il nous faudrait lui demander $1.50 par mille, ou $58 par jour, parce que ce service demanderait le paiement pour le nombre de milles parcourus dans les deux directions et que nous n'avions pas à notre disposition une locomotive légère et allant vers l'ouest pour faire ce service.
>
> "Il est évident que nous ne pouvions pas continuer ce service à l'ancien taux, ce qui représentait moins que la moitié du coût du service du train spécial entre ces deux endroits.
>
> "Nous accordons maintenant au *Globe* et au *Mail and Empire* le service spécial d'un wagon à bagage sur le train n° 75, "Flying Post," en vertu d'un arrangement spécial, ce service nous permettant d'équilibrer notre train allant vers l'est et d'y mettre l'équipement voulu. Nous avons cru que le taux de $12,000 par année était un taux raisonnable, basé sur le service spécial d'un wagon à bagage dont ils jouissent. Nous n'avons aucune objection à ce que le *World* se serve de ce train jusqu'à Hamilton, du moment qu'il paiera quotidiennement le taux du tarif, y compris le service de retour, pour que nous mettions à sa disposition exclusive un autre wagon de bagage, service semblable au service exclusivement réservé aux wagons de bagage fournis aux deux autres journaux. Ce taux serait de $22 pour chaque voyage aller à Hamilton et retour".

Aucun détail n'a été produit à la Commission concernant le service dont jouissent le *Globe* et le *Mail* où les taux demandés en vertu du contrat; mais je suppose que dans sa lettre concernant le "tarif des taux" M. Chisholm fait allusion au tarif des taux demandés à ces journaux pour le service du "Flying Post." Je ne vois aucune raison empêchant le *World* d'être traité de la même manière.

Par suite du fait qu'il est absolument nécessaire que l'on en vienne à un arrangement immédiat, la Commission n'a pas, dans le moment, l'occasion d'étudier la question bien au long; mais une ordonnance sera émise enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'accorder à la compagnie requérante le service du "Flying Post," selon que l'a suggéré M. Chisholm dans sa lettre au nom de la compagnie de chemin de fer, au taux de $22 par voyage aller et retour, tel que fixé dans cette lettre, ce qui porterait, pour le *World,* en vertu du nouvel arrangement, le coût de ce service à six mille huit cents piastres au lieu des frais qu'elle aurait eu à payer si elle avait été obligée de retenir le service actuel tel que suggéré par la compagnie de chemin de fer, ces frais se montant à dix-huit mille et quelques piastres.

Le *Globe* et le *Mail* n'ont pas eu, il est vrai, l'occasion de faire des représentations à la Commission, et l'ordonnance maintenant émise est soumise à des modifications à la demande de l'une quelconque des parties intéressées et après que l'audition aura eu lieu.

CONCERNANT LES TAUX DU TRANSPORT DE GRAVIER.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 5 juillet 1915.

L'objet de cette cause est le transport du gravier à certains endroits dans les comtés de Lambton, Kent, Essex et Middlessex, à partir de Sarnia, Courtright, Rondeau et Leamington, de même que le transport du gravier venant d'autres ports.

La question a d'abord été portée à la connaissance de la Commission à la demande de M. J. E. Armstrong, député, qui désirait voir les compagnies appliquer des taux commodes et peu élevés au transport du gravier, afin de permettre aux nombreuses municipalités actuellement intéressées de continuer les travaux d'amélioration générale des routes à des frais raisonnables.

Le gravier est transporté d'après la classification des marchandises comme marchandise de 10e classe, mais est soumis aux taux de 2½ cents par cent livres par mille pour des distances allant jusqu'à 10 milles; 3 cents pour des distances de plus de 10 milles jusqu'à 20 milles; 3½ cents pour des distances de plus de 20 milles jusqu'à 30 milles; 4 cents pour des distances de plus de 40 milles jusqu'à 50; 5 cents pour des distances de plus de 50 milles jusqu'à 60 milles; 5½ cents pour des distances de plus de 60 milles jusqu'à 70; 6 cents pour des distances de plus de 70 milles jusqu'à 80; et 6½ cents pour des distances de plus de 80 milles jusqu'à 90 milles. Pour des distances de plus de 100 milles le taux, sans doute, est basé sur la même échelle; mais, par suite du temps que prend le transport pour ces distances, il n'est pas nécessaire de tenir compte des taux pour des distances plus grandes.

La Commission a enjoint aux compagnies de soumettre des tarifs d'accommodation, tels que demandés par M. Armstrong; et en vertu de la proposition conséquente des compagnies, le gravier pouvait être transporté sur un parcours allant jusqu'à 10 milles pour 2 cents; jusqu'à 20 milles, 2¼ cents; jusqu'à 30 milles, 2½ cents; jusqu'à 40 milles, 2¾ cents; jusqu'à 50 milles, 3 cents; jusqu'à 60 milles, 3¼ cents; jusqu'à 70 milles, 3½ cents; jusqu'à 80 milles, 3¾ cents; et jusqu'à 90 milles, pour 4 cents.

Ces taux n'étaient pas satisfaisants à M. Armstrong et aux différentes municipalités qu'il représentait; et M. Armstrong a demandé des taux, basés sur les grosses recettes des compagnies, d'un cent du mille par tonne.

Cette requête fut entendue aux séances de la Commission à Petrolia.

A l'audition, M. Armstrong, tout en développant son argument, a fait très bien ressortir la grande nécessité d'améliorer les voies publiques, ainsi que les avantages considérables qui résulteraient de bonnes routes, au profit non seulement des culti-

vateurs qui en useraient les premiers, mais encore de toutes les industries, partant aux chemins de fer.

On a tenté de justifier les taux proposés en les comparant aux taux que les chemins de fer eux-mêmes avaient accordés sur d'autres articles; on a cité également à leur appui les résultats de l'exploitation des voies ferrées tels qu'indiqués par le tarif à unité de tonne et de mille, comme il apparaît dans la statistique de l'Etat.

M. Armstrong a démontré que la municipalité pouvait acheter du gravier, de la *Caldwell Stone and Gravel Co.*, livré à Point-Edward ou à Sarnia, au taux de 35 cents la verge, à Courtright, 40 cents; à Wallacebury, 50 cents; à Chatham, 75 cents; à Windsor, 90 cents. Le prix à Wallaceburg semble hors de toute proportion avec celui de Windsor; et, en vue de la différence dans les taux aux deux endroits, Courtright et Sarnia, semble-t-il, sont les deux endroits que les municipalités pourraient, avec le plus d'économie, adopter pour la livraison.

Le gravier s'obtient aussi à bon marché à Rondeau et à Leamington.

Les articles mentionnés, et que M. Armstrong a cités comme étant favorisés d'un tarif peu élevé, étaient le fumier, le charbon, le ciment et le foin. On a insisté sur le fait que dans le cas de tous ces articles, le taux pour le transport donné, revenait à moins qu'un cent du mille par tonne.

M. Armstrong a fait inscrire sur le procès-verbal les statistiques pour l'année terminée au mois le juin 1914, comme suit:

Canada Southern Railway, revenu du mille par tonne..	0·625	cent.
Intercolonial Railway, revenu du mille par tonne..	0·600	"
Canadian Pacific Railway, revenu du mille par tonne..	0·753	"
Grand Trunk Railway, revenu du mille par tonne..	0·687	"
Grand Trunk Railway (Canada-Atlantic), revenu du mille par tonne..	0·598	"
Grand Trunk Pacific Railway, revenu du mille par tonne..	0·641	"
Canadian Northern Railway (dans le Québec), revenu du mille par tonne..	1·227	"
Canadian Northern Railway (en dehors de la province de Québec), revenu du mille par tonne..	0·749	"

Ces statistiques concernant le transport des marchandises sont obtenues au moyen d'un calcul qui tient compte de tout le trafic des marchandises sur tous les chemins de fer en question; ét comme le gravier, classifié comme il l'est dans la 10e catégorie. appartient au groupe d'articles qui ont le moins rapporté, M. Armstrong prétend qu'en tous cas, ce ne serait pas déraisonnable d'appliquer au gravier des taux qui rapportent un cent du mille par tonne, puisque ce taux est plus élevé que la moyenne indiquée par les statistiques. La nécessité s'impose d'étudier l'utilité de ces recettes tonne-mille comme base de tarif.

De toutes les compagnies dont les statistiques sont données, celle qui fait peut-être le commerce le moins satisfaisant, actuellement, est la compagnie *Canadian-Northern*, pour ce qui regarde les lignes de l'Est. Ce réseau est nouveau; il n'est pas encore terminé et n'a pas encore un mouvement organisé ou équilibré. Néanmoins, ses recettes, telles qu'indiquées par l'état du tonnage au mille, sont les plus fortes de toutes.

Cette anomalie apparente disparaît lorsqu'on comprend que le taux à unité de tonne et de mille, avant qu'il puisse servir le moindrement comme indice, doit d'abord comporter un tonnage de volume suffisant, et, en plus son transport doit se faire sur un parcours assez étendu, pour assurer une rémunération convenable.

Souvent on considère le Pacifique-Canadien en possession d'un mouvement bien organisé et bien payant. Ses recettes, toutefois, qui se chiffrent à .753 cent du mille par tonne paraissent faibles en contraste avec les activités du *Canadian-Northern* dans le Québec, qui ont donné un taux de 1.227 cent. Au premier abord les recettes du Pacifique-Canadien semblent n'être que 7/12 des recettes encaissées par le *Canadian-Northern*; tandis qu'en fait le tarif moindre est le résultat d'un trafic réellement payant, et l'autre tarif indique un trafic non développé.

Il est élémentaire que le taux du mille par tonne diminue à mesure que s'étend la distance du transport; en conséquence le taux du mille par tonne pour le transport sur

un long parcours d'un article de qualité supérieure, inscrit dans une haute catégorie, peut être plus bas que le taux du mille par tonne payé sur l'article dont le taux est le moins élevé de tous, mais qui n'est transporté qu'une petite distance.

Cette anomalie apparente provient, naturellement, du fait que dans le cas du transport sur un petit parcours les frais de terminus, qui doivent être ajoutés aux frais de transport, et qui sont relativement constants, augmentent très considérablement le taux lorsqu'il est exprimé en termes de milles.

On a démontré, pour ce qui a trait au Pacifique-Canadien (et les résultats pour les autres compagnies ne diffèrent que dans un certain degré, dépendant des activités de terminus et du transport réel, d'un côté, et du volume du trafic, de l'autre), que 35 pour 100 de tous les frais de transport sont des frais de terminus. La recette moyenne de .753 cent, telle que déclarée au gouvernement, est, de nécessité, basée sur le parcours moyen de transport, lequel a été de 380 milles, ainsi qu'on l'a démontré.

M. Moule, le statisticien du Pacifique-Canadien, lors d'une autre cause, a montré ceci: bien que 35 pour 100 des frais de transport fussent imputables au garage, une estimation basée sur la distance parcourue (en termes de milles) par les locomotives faisait voir que 15 pour 100 de tous les déboursés seraient imputé aux terminus, de sorte que, approximativement, 28 pour 100 de tous les déboursés de la compagnie seraient des frais de terminus, les recettes de la compagnie pour le transport d'une tonne sur un parcours d'un mille étant, comme on l'a montré, pratiquement 7½ mills.

Ces recettes, à les imputer dans une proportion exacte, pour ce qui touche à la répartition entre le service de gare et le transport réel, tels que déterminés par les déboursés, rapportent à la compagnie pour le transport même 5·4 mills, et 2.10 milles, pour le service de gare. Un calcul basé sur une moyenne de parcours de 380 milles pour le transport des marchandises, donne à la compagnie un encaissement moyen de $2.85 pour chaque tonne de marchandises transportées, et de cette somme 80 cents représentent le service de terminus. Le résultat est donc que dans le cas d'un taux moyen caractéristique du Pacifique-Canadien pour le transport des marchandises sur un parcours variant entre 50 et 400 milles, un transport de 50 milles, à se baser sur un encaissement de 80 cents en retour des services de garage, et sur la portion des recettes imputables au transport même, rapporte 2.14 cents; 100 milles, 1.3 cent; 200 milles, 0.9 cent; 300 milles, 0.8 cent; 400 milles, 0.74 cent. Un taux d'un cent du mille par tonne pour le transport sur un parcours de 50 milles seulement n'équivaudrait pas à la recette moyenne pour le service de gare.

Pour illustrer les taux élevés sur les matériaux servant à la confection de chaussées du Grand-Tronc, depuis Guelph jusqu'à Petrolia, de 8 cents le quintal, soit $1.60 la tonne, pour un parcours de 124 milles. Ce trafic représente un encaissement de $1.29 du mille par tonne. De St. Mary's, le taux est de 6½ cents, soit $1.30 la tonne, pour un parcours de 74 milles, ce qui équivaut à un taux de 1.56 cent du mille par tonne. En comparaison avec le taux du Pacifique-Canadien pour un mouvement de 100 milles, qui est de 1.3 pour toutes les catégories de marchandises, ce taux semble élevé pour un article de qualité inférieure.

Comme l'a dit M. Armstrong, il y a des taux particulièrement bas pour le transport du fumier qui quitte Toronto. Par le passé ces taux ont été justifiés par la nécessité qu'il y avait de sortir cette matière de la ville et la rendre dans les districts ruraux dont les terres autrement ne recevraient pas une culture convenable; et l'avantage dont jouissait le chemin de fer, grâce aux consignations de fruits en provenant des vergers champêtres, n'aurait pas existé autrement.

Dernièrement les chemins de fer ont demandé que ces taux soient haussés, disant qu'ils ne sont pas profitables.

Ce sont des tarifs d'accommodation et ne sont jamais basés, de nécessité, sur le parcours du mouvement. Par exemple,—le tarif spécial d'accommodation de Toronto à Stoney-Creek, une distance de 46 milles, est de 3¼ cents, et le taux est identique pour transport à Beamsville, une distance de 60 milles. Le taux pour un transport sur un

parcours encore plus grand, 83 milles, la distance maximum du mouvement, c'est-à-dire jusqu'aux Chutes, n'est que de 3 cents.

Comme taux, les taux sur le fumier sont irréguliers et semblent n'avoir jamais été gradués sur une échelle convenable. On peut faire remarquer, toutefois, qu'un taux de 3½ cents jusqu'à Stoney-Creek donne un revenu de 1.41 cent du mille par tonne, et le taux à Beamsville un revenu de 1.09 cent du mille par tonne, donnant dans chaque cas un revenu plus élevé que ne serait celui perçu par les taux qu'on demande maintenant.

Je devrais aussi faire remarquer que les gens intéressés dans le trafic du fumier prétendent que les taux sont en réalité beaucoup plus élevés, le chargement minimum de 30 tonnes étant souvent très difficile à obtenir, à cause de l'état du fumier lorsqu'on le reçoit; de sorte que l'encaissement réel de la compagnie à même le tonnage est beaucoup plus considérable que ne l'indique le tarif.

Un taux que M. Armstrong a pris comme typique, le taux sur la houille, de Détroit à Petrolia: 65 cents la tonne pour un parcours de 76 milles, est moins élevé; mais encore ce taux ne représente pas toutes les activités des chemins de fer ni toutes leurs recettes, car la houille en question ne vient pas originairement de Détroit et le taux tient compte du premier mouvement à partir des mines. La même explication s'applique au taux de $1 la grosse tonne exigé sur la houille transportée depuis la frontière à Niagara jusqu'à Petrolia, une distance de 17 milles.

Reste à étudier les taux sur le foin, déjà mentionnés. Le foin est classifié dans la 10e catégorie; et le taux de 10e catégorie pour un parcours de plus de 15 milles et en deçà de 20 milles, est de 5 cents. Le taux ne monte pas dans le groupe de 25 milles qui suit, restant à 5 cents.

Il est bien vrai qu'on pourrait mieux charger le gravier que le foin, mais on peut faire remarquer que pour le transport de Sarnia à Petrolia, le tarif spécial de parcours applicable au gravier, et qui de fait lui a été appliqué jusqu'ici, est de seulement 3½ cents. Un taux d'un cent du mille par tonne, à prendre la distance de Petrolia à Sarnia comme 20 milles, exigerait qu'on réduise de 5 cents à 1 cent par 100 livres le tarif sur le foin cité plus haut.

La Commission ne peut pas enjoindre aux compagnies d'appliquer un tarif non profitable, ni un tarif si bas qu'il soit injustement hors de toute proportion avec les tarifs dont le maintien est nécessaire pour la continuation de l'exploitation satisfaisante des voies ferrées, tenant un juste compte de la valeur des articles expédiés et des services donnés.

Il est, naturellement, évident que les 80 cents perçus pour les services de gare, qui résultent de la constante du Pacifique-Canadien de 7½ milles, n'a pas plus à faire avec les frais réels de terminus encourus par un article de qualité inférieure, comme le gravier, chargé et déchargé, comme il l'est, par l'expéditeur, que n'a le taux payé pour un transport moyen de 380 milles avec les transports de petit parcours en question.

Il est toutefois impossible à la Commission de déclarer que les taux sur le gravier proposés par les chemins de fer soient excessifs ou injustes. La Commission devra de nécessité aller jusque-là avant de s'immiscer dans les tarifs qui en premier lieu sont faits par les chemins de fer. Dans sa considération des taux la Commission ne peut pas tenir compte des affaires de politique commerciale et d'administration financière. Donc, bien que j'aie trouvé impossible à la Commission d'émettre une ordonnance, la Commission a fait comprendre aux compagnies combien il est à désirer qu'elles reconnaissent un intérêt public; et elle a insisté sur les avantages qu'un système convenable de bonnes routes occasionnerait aux compagnies elles-mêmes.

Le gouvernement d'Ontario s'en est mêlé aussi; il veut obtenir des taux extrêmement bas dans le but d'aider à la campagne actuelle en faveur des bonnes routes.

Les compagnies insistent qu'elles ont besoin d'un revenu plus considérable et que les encaissements à même les taux de transport sont trop petits et, somme toute, insuffisants. Elles ont d'abord adopté l'attitude suivante: elles admettaient le besoin de bonnes routes; mais, en vue de leurs propres besoins du moment et de leur

demande actuelle d'augmentation dans les taux, il leur serait impossible de faire une concession, quelle qu'elle fût, car le public prendrait une telle concession comme preuve qu'une augmentation générale dans les taux n'était nullement nécessaire.

On a assuré les chemins de fer que la Commission ne comprendra pas la chose de cette manière. L'article 341 de la Loi stipule spécifiquement:

> "Rien dans cette loi ne sera interprété de façon à empêcher (*a*) le transport, l'emmagasinage ou la manutention des marchandises, gratuitement ou à taux réduits pour le compte de l'administration fédérale ou pour celui d'une administration provinciale ou municipale. . . ."

Je suis heureux de dire que maintenant les chemins de fer déclarent qu'envisageant la question sous l'aspect de son utilité publique, et de la possibilité d'une augmentation dans les transactions des chemins de fer, conséquente à la nouvelle prospérité ainsi acquise, et avec l'idée bien entendue que les taux offerts ne seront pas considérés comme suffisants pour un service commercial analogue, ils transporteront, dans le territoire en question, le gravier nécessaire aux municipalités, à un taux uniforme de 50 cents la tonne pour un parcours de 50 milles ou moins; ce taux sera un taux de wagonnée et les wagons seront chargés à leur pleine capacité inscrite; le gravier sera consigné au greffier de la municipalité et sera utilisé dans la confection des routes; les compagnies des chemins de fer seront notifiées d'avance du nombre des wagonnées requises, afin que dans chaque cas des instructions spéciales puissent être émises.

L'on s'attend à ce que 50 milles soit le parcours minimum du transport; mais si des municipalités situées plus loin ont besoin de gravier le tarif sera baissé de la façon ordinaire, pour les parcours plus longs.

On a fait ressortir que, grâce à ce taux, les plus éloignés des districts pourront sans difficulté commencer la confection des routes; et il n'y a pas de raison pour laquelle des municipalités situées plus près de la source d'approvisionnement auraient plus de difficulté dans cette affaire.

Je devrais signaler le fait que dans la classification des marchandises, le foin prend un taux de 3 cents pour une distance qui ne dépasse pas 5 milles. Le taux qui sera maintenant mis en vigueur pour le gravier n'est que de 2½ cents pour une distance qui ne dépasse pas 50 milles.

Nous espérons que l'action des chemins de fer sera considérée par les municipalités de la même manière qu'elle est considérée par la Commission, et que les avantages résultant au public de la confection des routes feront plus que rembourser les chemins de fer pour les concessions qu'ils accordent.

M. le commissaire McLean était de cet avis.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE MOOSEJAW, SASK., DEMANDANT UNE ORDONNANCE, QUI OBLIGE LES COMPAGNIES DES CHEMINS DE FER CANADIAN-NORTHERN ET PACIFIQUE-CANADIEN D'INSTALLER UNE VOIE DE PASSAGE À ROSETOWN, SASK.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, le 6 juillet 1915:

Cette requête est devant la Commission depuis quelque temps. La dernière fois elle a été entendue à une séance de la Commission tenue à Moosejaw, le 10 décembre 1914. La question s'est posée d'abord sur demande des expéditeurs de Prince-Albert. Ils étaient intéressés surtout dans le transport du bois d'œuvre. Ce trafic se fait dans une direction sud, sur la voie du *Canadian-Northern* à partir de Saint-Albert, en passant par Saskatoon. Le bois pourrait atteindre le territoire de Moosejaw, ce que désirent ces expéditeurs, soit par l'embranchement Delisle du *Canadian-Northern,* soit par la ligne principale, avec une voie de passage à Conquest, qui est sur l'embranchement, ou une voie de passage à Rosetown, qui est située sur la ligne principale du *Canadian-Northern,* car ces deux endroits sont traversés par l'embranchement Wetaskiwin du Pacifique-Canadien.

Les requerrants. dans leur première demande étaient indifférents à lequel des endroits fut choisi pour les fins de passage, et l'on s'est entendu sur la construction d'une voie de passage à Conquest, où elle pouvait être posées à un endroit près de la station, de sorte qu'il ne devenait pas nécessaire d'ajouter au personnel de la station.

Après quelque retard la voie de passage était posée et prête à fonctionner le 25 juillet 1913.

Après mûre considération la commission a prononcé jugement sur la requête entendue à Moosejaw, le 29 décembre 1915, refusant la requête sur la preuve qui était alors devant la commission.

A la demande du *Board of Trade* de Moosejaw et d'autres intéressés, la cause a été entendue de nouveau lors d'une séance tenue à Regina le 11 juin 1915, lorsque furent soumises des preuves additionnelles de la nécessité, dans l'intérêt public, de construire une voie de passage à cet endroit. Dans l'intervalle on nous avait écrit que le trafic destiné surtout à profiter de la construction d'une voie de passage à Rosetown était celui du charbon en provenance des mines Drumheller, et la Commission avait discuté avec les compagnies de chemin de fer la réduction des taux par voie de Conquest, afin de rendre le taux Drumheller-Moosejaw comme il serait si le trafic passait par Rosetown.

La compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* a fait ressortir dans sa réponse qu'il n'y avait pas nécessité d'introduire ces taux avant le mois de septembre, alors que le mouvement du charbon commençait. Une raison pressante pour le renouvellement de la requête était que, dans l'opinion du *Board of Trade* de Moosejaw, le mouvement du charbon n'attendait pas jusqu'à septembre, mais de fait avait lieu avant septembre dans le but d'éviter le trafic du grain.

Il n'y a pas de doute qu'en réalité une grande quantité de charbon est transportée avant les récoltes; ce mouvement est fort encouragé par les compagnies des chemins de fer, qui en sont bien aises, puisqu'elles évitent par là beaucoup d'encombrement lorsque le trafic si exigeant du grain est dans son plus fort.

La différence de parcours par voie de Rosetown contre le parcours par voie de Conquest est de 41 milles, ce qui donne au charbon passant par voie de Rosetown un taux plus bas de 20 cents la tonne, affaire très importante, vu la quantité du trafic.

Le coût d'une voie de passage à Rosetown n'est pas élevé: $3,000 y suffiraient. Mais l'exploitation de cette voie de passage occasionnerait des frais, car il faudrait la placer à une telle distance de la station qu'on serait obliger d'engager un personnel additionnel pour en avoir soin. A l'heure actuelle ce serait contre l'intérêt de tout le monde d'augmenter les déboursés des chemins de fer. D'un autre côté il est évident que le trafic du charbon est devenu très considérable. Cette question intéresse non seulement Moosejaw, mais toutes les stations dans une région relativement grande, au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de Moosejaw.

Il a été suggéré aussi que peut-être serions-nous obligés de donner notre attention au mouvement du grain ayant besoin de traitement, récolté le long de la voie principale du *Canadian-Northern.* Il semble toutefois qu'on ne ferait profiter personne à organiser le mouvement de ce grain à l'élévateur de l'Etat à Moosejaw. Un tel mouvement serait assez en dehors de la ligne directe à Fort-William et serait plus coûteux, car en tout cas il exigerait le service des deux chemins de fer. Et ce ne serait pas nécessaire, à cause de l'élévateur de l'Etat à Saskatoon que l'on gagne par la voie principale et où un outillage similaire à celui de Moosejaw a été installé pour le traitement du blé. On peut probablement en dire plus long au sujet de la nécessité prochaine de construire une voie de passage à Rosetown pour le trafic des bestiaux. Toutefois, la région intéressée dans le trafic du charbon seul est grande; une économie de 30 cents par tonne est importante, et l'économie dans les taux est encore plus grande à certains endroits.

Je suis donc d'avis qu'une voie de passage devrait être construite, à moins que les compagnies ne soumettent, dans un délai de dix jours, des tarifs donnant les taux pour le transport du charbon aux endroits intéressés, comme ils seraient appliqués à un trafic par voie de Rosetown, au lieu de Conquest. Ces taux devraient être ouverts

non seulement aux mines Drumheller, mais à n'importe quelles mines qui désirent expédier, par voie de la ligne principale du *Canadian-Northern,* aux stations du Pacifique-Canadien, et devraient profiter non seulement aux consommateurs de Moosejaw, mais aussi d'autres endroits qui seraient affectés, sur une échelle de taux basée sur le passage à Rosetown plutôt qu'à Conquest.

Si les compagnies ne soumettent pas de tels tarifs, la voie de passage devra être construite avant un mois, et mise en fonction. Si les compagnies ne s'entendent pas sur l'emplacement de la voie, elles devront s'en rapporter à la Commission; et un emplacement sera choisi immédiatement par un ingénieur de la Commission; les plans et devis devront être déposés.

Seul le trafic du *Canadian-Northern* profitera de cette construction. C'est donc cette compagnie qui posera et exploitera la voie de passage; permission est réservée aux deux compagnies de faire à leur gré des suggestions relativement à la répartition des frais, tant pour la construction que pour l'exploitation.

M. le commissaire McLean était de cet avis.

PLAINTE DU RÉV. H. DESROCHES, DE QUÉBEC, À L'EFFET QUE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL LUI FAIT PAYER UN TAUX DE COMMERCE PLUTÔT QU'UN TAUX DE DOMICILE POUR SON TÉLÉPHONE.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, 8 juillet 1915:

Dans la cité de Québec le taux pour un téléphone de commerce est de $40 par année; et pour un téléphone de domicile, $25, avec frais en surplus pour un instrument portatif, le posage de fils additionnels, etc.

Avant le 1er janvier dernier, le Rév. H. Desroches, curé de la paroisse de Notre-Dame-de-la-Garde, avait dans sa demeure un téléphone décrit dans l'almanach comme "Presbytère, Notre-Dame-de-la-Garde". Pour ce service il payait $25 par année, plus $2 pour un instrument portatif. Le 18 novembre 1914 il fut notifié que son taux serait augmenté au taux commercial de $40, le 1er janvier 1915.

Le plaignant prétend qu'il ne devrait pas être obligé à payer un taux de commerce et demande que la compagnie soit tenue de lui continuer son service au taux de domicile. L'avis envoyé au plaignant par le gérant local de la compagnie de téléphone Bell, à Québec, le 8 novembre 1914, contenait l'alinéa suivant:

> Nous apprenons qu'en vertu de la Loi des Chemins de fer nous devons dans des circonstances et des conditions matériellement identiques, exiger de tout le monde des taux uniformes pour le service du téléphone; en conséquence, il n'est pas opportun de vous continuer les taux réduits qui vons ont été accordés à Québec.

L'argument de la compagnie, contenu dans une lettre adressée à la Commission par son avocat général, en date du 9 juin, est comme suit:

> La question de déterminer si, oui ou non, nous devons percevoir un taux de commerce ne dépend pas tant du fait que l'abonné soit membre du clergé mais de la question si, oui ou non, le téléphone est placé dans un endroit d'où sont transigées évidemment l'administration ou les affaires de l'église ou de la paroisse. En d'autres termes, nous tâchons d'appliquer les mêmes principies qui nous gouvernent lorsque nous décidons si, oui ou non, le téléphone d'un laïque est passible du taux commercial. Par exemple, si le téléphone est dans la sacristie, ou la maison paroissiale de l'église, ou le presbytère de la paroisse, ou autre lieu similaire, nous demandons le taux commercial, chose que nous ne faisons pas lorsque le téléphone est placé de telle sorte qu'il est manifestement installé pour le seul usage personnel; par exemple, lorsqu'il y a un téléphone à l'église

et un autre à la demeure du pasteur; et nous ne demandons pas non plus le taux commercial aux abbés de la paroisse qui ne sont pas chargés de l'administration séculière de la paroisse.

Le téléphone de l'abbé Desroches est dans sa demeure et est utilisé par sa ménagère pour commander les approvisionnements de la maison. M. l'abbé Desroches s'en sert également pour les affaires de son église, ainsi que ceux qui veulent le consulter sur les affaires de l'église. A juger de la preuve, il m'a paru que le téléphone a servi dans cette demeure de la même manière qu'il servirait dans la maison de n'importe quel homme d'église de n'importe quelle secte. M. l'abbé Desroches peut être appelé par téléphone pour visiter les malades de sa paroisse, ou faire les arrangements pour un mariage ou un enterrement. C'est là, me semble-t-il, l'usage qu'on ferait d'un téléphone dans la demeure de n'importe quel membre du clergé. Lors de l'audition, la compagnie a prétendu que le cas de M. l'abbé Desroches différait un peu de celui des autres en ce que le téléphone était au nom du presbytère et pas à son propre nom. Je ne vois pas que cela fasse de différence. Un presbytère est la demeure d'un curé; le mot a le même sens que " manse " ou " rectory ".

Il n'est pas nécessaire de décider la question soulevée par la compagnie et déjà citée dans la lettre de son avocat, en date du 9 juin, à savoir, que l'usage fait de son téléphone par M. l'abbé Desroches est en réalité un usage commercial, car à mon sens, les clauses de la loi des chemins de fer qui touchent à l'égalité ont été violées dans ce cas. Pour ce qui est de l'usage commercial du téléphone par un membre du clergé je voudrais faire observer toutefois en passant, qu'à l'encontre des autres hommes professionnels ou des institutions commerciales, l'homme du clergé ne dépend aucunement du téléphone pour la rémunération qu'il reçoit en retour de son travail. Si le téléphone de l'abbé Desroches était retiré, cela sans doute lui causerait quelqu'ennui, mais cela ne lui ferait pas perdre d'argent. Il recevrait de sa paroisse exactement la même rémunération que si le téléphone était dans sa demeure.

L'article 315 de la Loi des Chemins de fer, qui s'applique à la compagnie de téléphone Bell, exige que tous les taux, dans des circonstances et des conditions identiques, soient répartis de façon égale entre tous les clients. L'avis envoyé par le gérant de la compagnie au requérant en novembre dernier montre qu'il connaissait bien cette disposition de la loi.

J'ai consulté la liste des abonnés de la compagnie Bell à Québec. Je trouve qu'à peu près 47 ministres du culte de toutes les sectes ont des téléphones. De ce nombre 17 paient le taux de domicile, et plusieurs d'entre ces 17 font l'administration d'une église et sont en tout dans une position similaire à celle du plaignant.

Je suis donc arrivé à la conclusion que les circonstances et les conditions de l'emploi du téléphone du requérant, et de l'emploi des téléphones d'un nombre d'autres ministre du culte, à Québec, qui ne paient que le taux de domicile, étant similaires en substance, la compagnie a fait erreur en changeant le taux pour le téléphone du requérant au taux commercial en janvier dernier. Le requérant a droit d'avoir un téléphone au taux de domicile, et devrait avoir à son crédit toute somme qu'il a pu dépenser depuis janvier en plus de ce taux.

Rapportée, 18 *Canadian Railway Cases*, 322.

M. le commissaire Goodeve était de cet avis.

PASSAGE À NIVEAU DES CHEMINS DE FER " KETTLE-VALLEY " ET " CANADIAN-NORTHERN-PACIFIC " À HOPE, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 9 juillet 1915.

Dans cette cause une requête fut présentée par la compagnie du chemin de fer Kettle-Valley, demandant, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer l'autorisation de poser ses rails en travers de l'emplacement de voie du *Canadian-Northern-Pacific* à Hope, C.-B.

La requête bien que combattue par la *Canadian-Northern-Pacific,* qui insistait qu'un passage supérieur devrait être construit par le Pacifique-Canadien, a été accordée avec les conditions usuelles: l'installation obligatoire d'un appareil de déclenchement, dont le plan devait être approuvé par l'ingénieur de la Commission. On reconnaissait les droits du *Canadian-Northern-Pacific* comme voie plus ancienne. L'ordonnance n° 23180 fut donc émise, autorisant le passage et stipulant l'installation comme appareil protecteur d'un outillage de déclenchement.

Après l'audition, M. Beatty a demandé une approbation provisoire pour le passage en attendant la construction de l'appareil de déclenchement; cette approbation devait être pour les seules fins de construction et cesserait automatiquement après six mois.

Le *Canadian-Northern-Pacific* a déclaré qu'il n'avait aucune objection à cette ordonnance temporaire, pourvu que le passage fût protégé par un garde-ligne comme il est stipulé d'ordinaire dans les ordonnances de ce genre; il exigea aussi, qu'une disposition de l'ordonnance provisoire donnât à tous les convois allant vers l'ouest, y compris les trains de petite vitesse, la priorité sur tous les convois du *Kettle-Valley Railway.*

Le 27 janvier la Commission a reçu une lettre du vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien déclarant que la lettre de l'avocat du *Canadian-Northern,* informant la Commission à quelles conditions il accepterait le passage temporaire, était satisfaisante; et, en conséquence de la lettre du vice-président et avocat général, l'ordonnance 23217 fut émise immédiatement.

Le 16 juin la Commission a reçu de la part de l'ingénieur en chef du *Canadian-Northern-Pacific* une lettre déclarant que:

> "Le président du *Kettle-Valley Railway* a écrit qu'il est prêt à accepter la responsabilité de tout accident qui pourra survenir entre 7 p.m. et 7 a.m., à cause de l'absence d'un garde pendant ce temps; qu'il n'y a jamais eu d'abord d'autorisation pour y installer un garde de nuit, et que son chemin ne paierait pas le salaire ni une partie du salaire d'un tel garde.

Alors la Commission a écrit, le 22 juin 1915, au président du *Kettle-Valley Railway,* déclarant que l'ordonnance de la Commission exigeait que tous les convois des deux compagnies soient avertis à ce passage par un garde-ligne nommé par le *Canadian-Northern-Pacific* et payé par le *Kettle-Valley.*

> "MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 22 juin je vous inclus copie de notre dossier avec la compagnie du *Canadian-Northern.*
>
> "Vous remarquerez que les deux hommes ont été placés, en premier lieu, lorsque ni l'une ni l'autre des deux voies ne fonctionnait la nuit, l'excuse donnée étant que le Pacifique-Canadien avait la même chose au *Canadian-Northern* à quelque autre endroit. Vous remarquerez aussi que M. White ne vous a pas tout dit lorsqu'il a écrit que nous étions prêts à accepter la responsabilité de tout accident qui pourrait survenir entre 7 p.m. et 7 a.m.—que la correspondance montre qu'un de leurs ingénieurs avait dit que si nous acceptions cette responsabilité le garde de nuit serait renvoyé.
>
> Nous devons refuser de souffrir pour les fautes du Pacifique-Canadien, et de payer le chômage."

La Commission n'est pas intéressée dans la correspondance entre les deux compagnies de chemin de fer. Elle a intérêt à voir que ses ordonnances, passées pour fins de protection, soient suivies comme il faut; et l'ordonnance qui fut faite, comme on a déjà démontré, était une ordonnance qu'un représentant de la *Kettle-Valley Railway Company,* dans une lettre, avait déclaré satisfaisante. Toute question de déterminer si, oui ou non, des convois circulaient à certaines heures au cours de 24, aurait dû se décider alors. Il est très clair, en tout cas, que le décret relatif au garde-ligne s'applique à tous les convois du *Canadian-Northern-Pacific* qui circulent la nuit, sans

tenir compte de ce que les wagons de construction du *Kettle-Valley* désirent, ou non, circuler à ces heures.

Ce n'est pas une question qui peut se régler entre chemins de fer comme ils semblent le croire. Il faut obéir à l'ordonnance de la Commission; et si la difficulté continue l'ordonnance actuelle peut être très facilement annulée, et elle le sera.

Ce passage est maintenant, ou plutôt elle sera, importante.

L'autorisation temporaire pour ce passage expire le 22 juillet; et l'on peut faire remarquer que jusqu'ici aucun plan de détails pour l'appareil de déclenchement n'a été soumis à l'ingénieur en chef de la Commission pour son approbation.

Le "chômage" auquel M. Warren fait allusion dans sa lettre, et qui se rapporte, je suppose, au garde-ligne que cette Commission croit nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, disparaîtra avec l'installation de cet appareil de déclenchement, qui semble avoir été fort retardée jusqu'à présent.

M. le commissaire McLean était de cet avis.

"BOARD OF TRADE" DE MIMICO *VS* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC RELATIVEMENT AUX ACCOMMODATIONS FOURNIES À LA STATION DE MIMICO.

Jugement du commisaire en chef DRAYTON, 29 juillet 1915:

Le *Board of Trade* de Mimico s'est plaint des accommodations fournies par le Grand-Tronc à la station de Mimico.

La cause a été entendue à une séance de la Commission tenue à Toronto le 16 juillet 1915.

D'après la preuve il est clair que la station n'a pas été entretenue d'une façon convenable. On a permis aux ordures de s'y amonceler et, dans certains cas, du moins, on n'a pas pris les soins nécessaires pour abriter des marchandises susceptibles de contamination. Il semble n'y avoir aucun doute qu'on a permis à la petite salle des marchandises de tomber dans un état malpropre; et elle exhale une odeur si mauvaise d'huile et de lubrifiants que des substances alimentaires d'aucune sorte ne devraient y être placées.

La station est aussi sur le mauvais côté de la voie. De beaucoup la plus grande partie de la population de Mimico se trouve au sud plutôt qu'au nord de la voie du Grand-Tronc. Avec la station dans sa situation actuelle, cela veut dire que, dans une très grande mesure, toute personne qui gagne la station traverse quatre lignes de voie à un endroit où la circulation des wagons est si constante qu'elle justifie la construction d'un souterrain sur la voie vers l'ouest.

La compagnie plaide le manque d'argent, résultant de la situation financière actuelle. Elle admet que les conditions ne sont pas ce qu'elles devraient être, mais se dit incapable d'y remédier.

Il n'y a aucun doute que la compagnie n'est pas à même de gaspiller des fonds, et elle ne devrait pas être obligée, à l'heure qu'il est, de faire un placement sur le compte du capital, à moins que cela ne soit absolument nécessaire.

Toutefois l'obligation qu'a la compagnie de fournir des accommodations raisonnables n'en existe pas moins; et tandis que la détermination de ce qui constitue ou non, des accommodations raisonnables concerne, entr'autres choses, l'état financier des compagnies de chemin de fer, cette considération, d'elle-même et tout seule, ne peut désengager une compagnie de chemin de fer des dispositions de la loi des Chemins de fer.

Il semble que cette station en question a été déplacée pour des fins d'exploitation ferroviaire, probablement à cause d'une nouvelle disposition de la rampe, du côté nord de la voie. Il semble qu'on l'a transportée en bloc de l'autre côté, car la façade de la gare est encore tournée vers le nord au lieu de faire front au sud afin de donner sur la voie.

Je ne puis trouver aucune autorisation de ce changement d'emplacement. Il n'aurait pas dû se faire, et la gare devrait être replacée dans sa première situation, aussi près que possible au sud de la voie. Les terrains de la compagnie à cet endroit sont plutôt exigus, ce qui rend possible la nécessité d'un nouvel agencement de la station. Nous autorisons la compagnie à ce faire, car elle ne devrait pas être obligée à l'heure actuelle d'exproprier d'autres terrains.

En plus d'être déplacée, la station doit être nettoyée et mise dans un état convenable pour l'usage.

M. le commissaire McLean était du même avis.

PLAINTE DE LA "CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION" CONTRE L'ADDITION DU SUPPLÉMENT TARIFAIRE N° 40 AU C.C.F.C E-2599, PROJETÉE PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN, QUI HAUSSERAIT LE TAUX SUR LA BRIQUE, DE COOKSVILLE À TORONTO: ET DU SUPPLÉMENT N° 42 AU C.C.F.C. E-2559, QUI HAUSSERAIT LE TAUX SUR LE GRAVIER ET LE SABLE DE CONSTRUCTION ENTRE COOKSVILLE ET NORTH-TORONTO, PARKDALE, ET TORONTO, ONT.

PLAINTE DE LA "CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION" CONTRE L'ADDITION DU SUPPLÉMENT TARIFAIRE N° 151 À LA C.C.F.C. E-2552, PROJETÉE PAR LE GRAND-TRONC, QUI HAUSSERAIT LE TAUX SUR LA BRIQUE DE PORT-CREDIT À TORONTO; ET DU SUPPLÉMENT N° 153 À LA C.C.F.C. E-2552 QUI SUPPRIME LE TAUX ACTUEL SUR LE GRAVIER ET LE SABLE DE CONSTRUCTION DE YORK À NORTH-TORONTO, ONT.

Jugement de M. le commissaire McLean, 27 juillet 1915:

Sur réception de la plainte, la hausse dans le taux sur la brique de Port-Crédit à Toronto, inscrite dans le supplément du Grand-Tronc n° 151 à la C.C.F.C. E-2552, a été suspendue, dans l'attente d'une enquête, par l'ordonnance n° 21326 du 10 février 1914. L'augmentation était d'un demi-cent. L'ordonnance de suspension touchait aussi à la question d'une hausse dans le taux sur le gravier et le sable de construction de York à North-Toronto. La question en est restée là, par consentement mutuel, et n'est donc pas venue à l'audition jusqu'au 12 décembre 1914. A cette occasion on a décidé que la question des taux sur le gravier et le sable de construction resterait en délibéré pour être résolue en même temps que la question générale de l'aiguillage local.

Sur réception d'une plainte une suspension analogue fut faite par l'ordonnance n° 21327 de la même date. L'augmentation était d'un demi-cent. Les tarifs en question étaient les suppléments n°s 40 et 42 au tarif du Pacifique-Canadien C.C.F.C. n° E-2529. Les points d'expéditions étaient Cooksville et Weston, Toronto étant la destination. La cause ayant été retardée par consentement mutuel, elle fut entendue le 12 décembre 1914.

Etaient en délibéré, en même temps, les plaintes de la *Milton Pressed Brick Company* et la *Halton Brick Company,* dont on a disposé dans le jugement du 17 juin, les plaintes en question étant inscrites au long dans les dossiers 22583 et 24368, respectivement.

A l'audition du 12 décembre 1914 le commissaire en chef a déclaré que les plaintes relatives à Port-Crédit seraient considérées de pair avec les requêtes Milton et Halton mentionnées plus haut. La plainte relative à Cooksville et Weston devait être considérée en même temps que la plainte Milton.

Lors de l'audition on a reconnu que, nonobstant la différence dans les taux, les situations étaient apparentées.

Par les suppléments n° 22 à la C.C.F.C. E-29A, mis en vigueur le 5 août, le Pacifique-Canadien a haussé son taux de Toronto à Cooksville, West-Minico et Weston, de 2½ à 3 cents. Par le supplément 26 à la C.C.F.C. n° E-3036 le Grand-Tronc a haussé son taux à Port-Crédit à Toronto, de 2½ à 3 cents.

On a attiré l'attention de la Commission sur le fait que les suppléments en question ont été déposés avant l'annulation des ordonnances de suspension, déjà mentionnées.

Le Pacifique-Canadien répond qu'à son entendement la décision dans l'affaire Milton s'appliquait également aux taux de Cooksville et Weston.

Le tarif réglementaire " de ville " et les taux spéciaux à base de parcours, aux destinations en dispute, sont comme suit:—

——	Milles.	Réglementaire.	" De ville "	Actuel.	Précédents.
		Cents	Cents	Cents	Cents
Weston	9	4	4	3	2½
West-Mimico	9	4	4	3	2½
Port-Credit	13	4	4	3	2½
Cooksville	15	4	4	3	2½

Dans le jugement du 17 juin les endroits en jeu ont été considérés comme faisant partie d'un système de taux de groupes. Les endroits maintenant en jeu font aussi partie d'un groupe et on devrait les considérer de la même manière. Le nombre de milles compris dans le groupement actuel est pratiquement équivalent à celui compris dans le groupe de Milton-Cheltenham. Il y a la même différence entre les groupes qu'anciennement, à savoir, ½ cent.

Si on considère que les différents endroits compris dans le groupe en jeu se font la concurrence à Toronto, on pourrait rendre une ordonnance permettant le taux de 3 cents dans le cas du groupe de Weston-Cooksville. Ce taux devant comprendre l'accès à toutes les têtes de ligne de Toronto, comme dans le cas du groupe de Milton-Cheltenham.

On a fait la recommandation de suspendre les suppléments en jeu pour la raison qu'ils avaient été déposés avant que les ordonnances qui les suspendaient eussent été annulées. Mais puisqu'il est reconnu que les taux sur la brique dont il est question doivent être considérés comme étant la base d'un groupe, la situation de la distance en milles comparative, et non absolue étant importante — une autre suspension signifierait simplement une autre remise d'un contrat qui semble être raisonnable et l'existence d'une période durant laquelle la différence entre les groupes serait hors de la ligne.

Le commissaire en chef Drayton a été de cet avis.

DEMANDE EN VERTU DES PARAGRAPHES 244 À 248, POUR UNE ORDONNANCE FORÇANT LA BELL TELEPHONE COMPANY OF CANADA DE ROUVRIR SON BUREAU TÉLÉPHONIQUE DANS LE VILLAGE DE STONY-POINT, DANS LEDIT TOWNSHIP DE TILBURY-NORD, ONT.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 28 juillet 1915.

La demande est adressée en vertu des paragraphes 244 à 248, les deux inclusivement, de la Loi des chemins de fer, en vue d'obliger la compagnie de téléphone à rouvrir son bureau téléphonique au village de Stony-Point dans le township de Tilbury-Nord.

La plainte a été exposée par correspondance et il y a eu par conséquent du retard pour recevoir les soumissions finales.

On dit que le bureau en question a été ouvert jusqu'au 1er septembre 1914. On allègue qu'il y a un grand nombre des habitants du village, aussi bien que dans le voisinage, qui ont besoin que ce bureau soit ouvert pour vaquer à leurs affaires.

On soumet qu'à cause du fait que la compagnie de téléphone Bell a ouvert ce bureau à l'endroit en question pendant un certain nombre d'années, il lui incombe de justifier le motif pour lequel elle ferme ce bureau.

La position de la compagnie est la suivante:

> Jusqu'à il y a peu de temps nous avions un bureau à Stony-Point, sur une ligne locale allant à l'ouest jusqu'à Windsor, mais il n'y avait aucun raccordement direct au-dessus de nos lignes entre Stony-Point et Chatham à l'est. Il était nécessaire de faire passer tous les messages à destination de Chatham et à l'est sur notre ligne dans une direction ouest jusqu'à Windsor et de là les faire revenir par un réseau direct entre Windsor et Chatham.
>
> Outre notre bureau à Stony-Point, la localité est aussi desservie par le réseau de Tilbury-ouest qui se raccorde avec les lignes Bell en passant par Comber, qui est unie par un réseau à Chatham et aussi à Merlin et à Blenheim, etc.
>
> On m'informe que le réseau de Tilbury-ouest compte à peu près 50 abonnés dans le voisinage de Stony-Point et dans son voisinage immédiat, et ces gens au lieu d'aller à notre bureau à Stony-Point obtiennent la communication avec notre réseau à longue distance par notre bureau de Comber. Ceci a rendu inutile notre bureau à Stony-Point et on observera que la fermeture de notre bureau ne prive aucunement Stony-Point des communications par téléphone. De fait, elle donne une meilleure communication avec Chatham et avec l'Est. On m'apprend que c'est la direction que prennent la plus grande partie des messages, et les gens sont encore capables d'atteindre les endroits situés à l'ouest ainsi que les autres par leur raccordement à Tilbury avec notre réseau.
>
> Nous avons donc estimé que Stony-Point se trouverait mieux en vertu de la nouvelle entente qu'avec l'ancienne et nous avons fermé notre bureau ici, mais en même temps Tilbury-ouest a entrepris d'installer une ligne spéciale de Stony-Point à Comber pour le motif exprès de transmettre les messages des gens qui désiraient se servir d'une ligne sur lesquelles il n'y avait pas d'autres bureau et nous présumons que ce nouveau réseau sera construit aussitôt que les conditions financières le permettront.

Bien que la demande telle que rédigée s'appuie sur les paragraphes 244 à 248 inclusivement de la Loi des Chemins de fer, ces paragraphes ne confèrent aucune juridiction, soit pas déclaration expresse ou par induction de traiter du sujet qui fait l'objet de la plainte.

La Loi des Chemins de fer s'est développée par adjonction, et les pouvoirs conférés à la Commission en ce qui concerne les compagnies téléphoniques ne sont pas nécessairement identiques à ceux qui sont conférés à l'égard des compagnies de chemin de fer. Certains paragraphes de la loi ne peuvent s'appliquer aux compagnies de téléphones, et en ce qui concerne les paragraphes qui restent, il est stipulé qu'ils s'appliqueront " en tant qu'ils s'appliqueront raisonnablement et qu'ils ne seront pas inconséquents à cette partie ou avec la loi spéciale."

Un bureau de la compagnie de téléphone est analogue dans ses fonctions à une station de chemin de fer. En vertu du paragraphe 258, la Commission reçoit certains pouvoirs concernant les stations de chemins de fer. Conformément aux pouvoirs qui lui ont été confiés et aux décisions basées sur ces pouvoirs, la Commission s'est occupée des conditions en vertu desquelles on peut destituer un chef de gare de son emploi, et elle aussi enjoint de construire une station.

> Bien que la Commission ait ce pouvoir concernant les stations de chemins de fer, il est à remarquer que par le paragraphe 5 de la 1ère partie de la loi 7-8 Edouard VII, chapitre 61, le paragraphe 258 est excepté entre autres, des paragraphes qui s'appliquent aux compagnies de téléphones. Le paragraphe 284 traite des facilités devant être accordées " ....le....à l'endroit du départ.... et à tous les arrêts établis à cette fin une accommodation suffisante et convenable pour la réception et le chargement des marchandises offertes pour être charroyées...." est aussi excepté.

On mentionne le chiffre général des affaires transigées à Stony-Point. On dit "... . tout le commerce a souffert de la fermeture du bureau de la compagnie Bell à Stony-Point, et on a établi une différence contre Stony-Point en faveur des villages avoisinants."

En apparence, les mots "on a établi une différence" sont employés comme suggérant que le commerce que recevait Stony-Point va maintenant aux autres villages contigus. Il n'y a pas de preuve apportée afin de démontrer qu'il s'est produit du changement dans le volume des affaires transigées, et il n'y a pas non plus de témoignages tendant à démontrer que la différence alléguée dans le volume des affaires est dû à la fermeture du bureau.

Quelle que soit la justification qu'il puisse y avoir pour une demande qui tombe sous le coup de la Loi des chemins de fer, en tant qu'il s'agit de la différence établie, la présente demande a trait simplement à une demande afin d'obtenir la réouverture du bureau et la Commission n'a pas le pouvoir d'enjoindre cela.

Le commissaire en chef Drayton et le commissiare adjoint Scott ont approuvé cette décision.

PLAINTE DE L'ASSOCIATION DES PRODUCTEURS DE GRAINS DE TWO-CREEKS CONTRE LA DIFFÉRENCE DANS LES TAUX SUR LES MARCHANDISES ENTRE WINNIPEG ET ELKHORN, ET ENTRE WINNIPEG ET TWO-CREEKS, MANITOBA, SUR LA LIGNE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire McLean, rendu le 28 juillet 1915:

L'association des producteurs de grains de Two-Creeks, Manitoba, a à se plaindre d'une différence supposée dans les taux sur les marchandises transportées entre Winnipeg et Elkhorn d'un côté, et sur les marchandises transportées entre Winnipeg et Two-Creeks de l'autre.

Elkhorn qui est situé sur la voie principale de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 198 milles à l'ouest de Winnipeg, a un taux de première classe de 54 cents, les autres classes ayant une échelle de taux en proportion. Two-Creeks qui se trouve à 194 milles à l'ouest de Winnipeg a un taux de première classe de 57 cents. On se plaint de la différence comme étant injuste. Sur le trafic à l'ouest de Winnipeg aux deux endroits en question, le nombre de milles est commun à Virden; Elkhorn se trouve à 16·8 milles à l'ouest de Virden, sur la voie principale. Two-Creeks est à 13·4 milles dans une direction nord-ouest de Virden, sur la ligne qui se prolonge de Virden à McAuley. Two-Creeks et McAuley font partie du nombre de milles qui groupent de 190 à 200 milles inclusivement du tarif réglementaire sur les marchandises, et ont par conséquent droit *prima facie* au même taux sur l'échelle du nombre de milles.

Two-Creeks a été desservie la première fois en mars 1910. L'historique de l'entente en vertu de laquelle la soi-disante échelle des salaires du Manitoba fut adoptée a été exposée dans le jugement de la Commission dans le procès des taux de l'ouest. En substance, on en est venu au taux réglementaire, sur la distance parcourue, au Manitoba, en retranchant 15 pour 100 d'une échelle existante jusque-là uniforme, applicable généralement dans les provinces des prairies. On en est venu au tarif des taux de distribution ou "des villes" par une autre déduction de 15 pour 100. Le taux réglementaire de première classe pour la distance de Two-Creeks était de 68 cents, et le tarif du taux "de ville" était de 57 cents. En ajoutant à ce chiffre les frais du camionnage à Winnipeg, à savoir trois cents, le taux de première classe était de 60 cents. C'était le taux demandé pour les marchandises à destination et en provenance de Two-Creeks.

Le taux de première classe d'Elkhorn était alors de 57 cents. La compagnie de chemin de fer a aboli, en mai 1912, son service de camionnage à Winnipeg, réduisant les taux de première classe de 3 cents dans chaque cas. Cette réduction a donné 54 cents

pour le taux de première classe d'Elkhorn et 57 cents pour le taux de première classe de Two-Creeks.

La compagnie du chemin de fer allègue dans sa réponse que le taux jusqu'à Elkhorn tel qu'établi avant septembre 1914 était erroné, et qu'il aurait dû être à proprement parler de 57 cents. La compagnie du chemin de fer a de plus déclaré que vu qu'il avait été entendu qu'en vertu de l'ordonnance de la Commission dans le cas des taux de l'Ouest, que les taux ne devaient pas être élevés, on a continué l'ancien taux de 53 cents de Winnipeg à Elkhorn, bien qu'il fût hors de la ligne.

Miniota, la tête de ligne du réseau de l'embranchement qui part de Chater, est à 196.8 milles de Winnipeg, et elle fait partie du même groupe de nombre de milles qu'Elkhorn et Two-Creeks. Elle est dans le même territoire que Two-Creeks, étant située à environ huit milles au nord de celle-là. Elle a un taux de 54 cents, qui, à ne le considérer que lui-même, pourrait sembler être influencé par le fait que la distance est plus courte par le Grand-Tronc-Pacifique, à savoir, 180 milles dont le taux proportionné est de 54 cents. Toutefois, le Pacifique-Canadien desservait Miniota avant le Grand-Tronc-Pacifique. Le taux original jusqu'à Miniota était de 57 cents, pour la première classe. En retranchant les frais de camionnage, on est arrivé au taux actuel de 54 cents.

Winnipeg à Virden, distance de 180.5 milles, entre dans le groupe de la distance réglementaire, qui comprend de 180 à 190 milles. Le taux de distribution proportionné à cette distance est de 54 cents. Harmsworth qui est à 8.7 milles à l'ouest de Virden, sur l'embranchement de Virden à McAuley, entre dans le même groupe de distance que Virden, et obtient le taux de 54 cents.

On allègue que la différence de taux entre Elkhorn et Two-Creeks n'est pas une distinction injuste. On dit que les deux endroits n'ont rien de commun; que le tonnage à destination et en provenance de Two-Creeks est insignifiant; que Two-Creeks est située sur un embranchement, tandis que d'un autre côté Elkhorn l'est sur la voie principale, où les frais de la mise en service sont plus faibles et la densité du tonnage et de la population beaucoup plus considérable.

Bien qu'on ait fait allusion à la différence dans la densité du trafic entre la voie principale et l'embranchement, ceci ne semble pas être pertinent, lorsqu'on considère que ce qui entre en ligne de compte c'est une échelle générale de mille.

Comme il a été indiqué, le taux de 54 cents est aussi accordé à Elkhorn; mais, tandis que Virden et Harmsworth qui entrent dans le même groupe de nombre de milles ont le même taux, et bien que Elkhorn et Miniota aient le même taux, Elkhorn et Two-Creeks entrant dans le groupe de nombre de milles obtiennent des taux différents, comme il a été indiqué.

Ceci est un traitement injuste qui n'a pas été justifié et Two-Creeks devrait obtenir le même taux qu'Elkhorn.

Mentionné dans 18 *Can. Ry. Cas* 403.

Le commissaire en chef Drayton a été de cet avis.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN AU SUJET D'UN SERVICE COMMUN SUR LA VOIE D'ÉVITEMENT À L'AVENUE PARDEE, TORONTO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 31 juillet 1915:

Cette demande est celle faite par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, en vertu de l'article 176, à l'effet d'obtenir l'autorisation de mettre en service ses trains conjointement avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans l'avenue Pardee, Toronto, au sud de la rue Liberty.

Cette demande a été contestée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et le plaidoyer a été entendu aux séances de la Commission qui ont eu lieu à Toronto, le 16 juillet 1915.

La voie d'évitement dont il s'agit dessert les usines de la *Canada Metal Company, Limited,* dont la compagnie est très désireuse d'obtenir l'avantage d'un raccordement direct avec le chemin de fer du Grand-Tronc, la compagnie déclarant dans sa soumission, qu'elle a reçu des commandes de quatre mille tonnes de balles du comité des obus, et que les exigences du commerce de la compagnie font qu'il est de la dernière importance qu'il n'y ait aucun délai dans le transport, comme il s'en produit dans les transferts d'un chemin de fer à un autre.

Cependant, la *Canada Metal Company* n'avance rien qui en lui-même justifierait la remise des facilités de tête de ligne d'une compagnie à une autre. Toutefois, la voie de raccordement dont il s'agit va dans une direction sud d'une voie de raccordement commune appartenant aux deux compagnies de chemin de fer, et située du côté nord de la rue Liberty; et, afin d'employer la voie d'évitement actuellement à l'étude, il faut que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en emploie une partie. Comme question de pratique générale, il faudrait que le prolongement des voies de raccordement communes soit exploité conjointement. Ce principe général est naturellement sujet à la même limitation que les conditions particulières qui peuvent s'appliquer dans tout tracé particulier; et semblablement, il faut aussi étudier le prolongement d'une section commune à des voies déjà posées et appartenant à une compagnie possédant un intérêt dans la section commune, à cause des conditions applicables. Il ne semble pas qu'il y ait aucune difficulté dans le cas présent concernant l'ajustement des limites de la section commune de manière à ce que la section qui est exploitée conjointement couvre la voie dont il est question. Il n'y aurait pas la moindre difficulté à ce que la voie d'évitement sise dans l'avenue Pardee soit exploitée conjointement, s'écartant en effet de la section conjointe, si ce n'était à cause du fait que pour l'exploiter, les trains du Grand-Tronc devraient de toute nécessité se servir de la voie située à l'est de la section conjointe, la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Les compagnies ont eu volontairement à faire face à une situation semblable en ce qui concerne la voie d'évitement qui dessert la compagnie Gillett. Cette voie d'évitement, comme dans le cas de la voie d'évitement de l'avenue Pardee, s'écarte de la section conjointe, mais le Grand-Tronc est obligé de se servir de ladite voie du Pacifique-Canadien afin de l'exploiter. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc paie pour ce privilège la somme de $20 par année à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Il est évident qu'eu égard à cette entente, la dite voie du Pacifique-Canadien ne sert à aucune fin qui empêcherait une exploitation conjointe, non seulement en tant qu'il s'agit de la voie d'évitement Gillett, mais des autres voies d'évitement. On peut donc appliquer sans injustice le principe général qu'on devrait semblablement exploiter les voies d'évitement qui s'écartent des voies communes, ou le prolongement des voies communes.

Je suis d'opinion qu'il faudrait rendre une ordonnance stipulant d'exploiter conjointement la voie d'évitement de l'avenue Pardee, et que la partie nécessaire de la voie du Pacifique-Canadien sise à l'est de la section commune actuelle devrait être unie à la section commune et exploitée semblablement, dans la mesure où cette voie est nécessaire pour les fins de la desserte des voies d'évitement qui ont été tracées à l'écart de la section commune existante.

Les compagnies ont toute occasion d'effectuer tels arrangements qu'elles peuvent désirer pour l'indemnité nécessaire au Pacifique-Canadien pour l'usage prolongé de sa propriété, dont la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc va maintenant jouir. Si cette question n'était pas réglée entre les compagnies, il en sera disposé, sur la plainte de l'une ou de l'autre, par la Commission.

L'ordonnance stipulera que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc aura le droit immédiat d'exploiter la voie de raccordement.

M. le commissaire McLean a approuvé cette décision.

CHEMIN DE FER D'EDMONTON, DUNVEGAN ET DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 2 août 1915:

Cette cause implique l'étude de tarifs du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

Elle a été entendue pour la première fois aux séances de la Commission tenues à Edmonton le 28 mai 1915. Il avait déjà été disposé des tarifs en question par un jugement intérimaire de la Commission le 26 mars 1915, une étude supplémentaire étant nécessaire par suite de l'adoption par le jugement des tarifs alors déposés, et qui étaient basés sur l'échelle des " Montagnes ". Une copie du jugement et un avis de la séance ont été envoyés à toutes les parties qui ont semblé y être intéressées.

Personne ne s'est opposé aux propositions de la compagnie à la séance d'Edmonton. Naturellement, Edmonton est grandement intéressée à l'exploitation du pays septentrional desservi par ce chemin de fer, et son *Board of Trade* a écrit à cette Commission dans les termes suivants:

> " Au sujet de votre communication du 8 mai sur le sujet précité, j'ai l'honneur de vous notifier que cette question a été soumise à une assemblée générale du *Board of Trade* tenue aujourd'hui. Tous les intérêts commerciaux d'Edmonton étaient représentés dans l'assemblée, et les membres avaient été particulièrement notifiés par la malle que la question des tarifs du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* serait soumise à l'étude à cette assemblée. Après une étude quelque peu approfondie, il a été décidé par résolution que ce *Board of Trade* ne protesterait pas maintenant contre les tarifs récemment déposés par le chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* et approuvés temporairement par la Commission des chemins de fer. Une résolution à cet effet a été adoptée à l'unanimité ".

La compagnie fait affaires en vertu d'une charte fédérale, mais elle est appuyée dans une grande mesure par des garanties de la province de l'Alberta, cette province étant naturellement directement intéressée au défrichement et à la colonisation de son territoire septentrional. Le gouvernement provincial a été averti de la séance à Edmonton, mais il n'y pas pris part, laissant toute la question entre les mains de la Commission.

Outre toutes les objections, la Commission était de l'opinion qu'il faudrait avancer des raisons très spéciales pour expliquer l'usage de l'échelle des " Montagnes ". On a reconnu sans doute, qu'avec une nouvelle ligne ouverte dans un pays nouveau et n'étant pas favorisée du commerce d'entier parcours, que l'échelle ordinaire des " prairies " serait à première vue trop faible, et le fonctionnaire en chef de la Commission a préparé une échelle intermédiaire entre les échelles " Prairie " et des " Montagnes ". Une copie des taux préparés d'après cette échelle a été donnée aux fonctionnaires de la compagnie pour qu'ils disent s'ils pouvaient ou non l'exploiter avec l'échelle réduite.

Outre ce qui précède, la compagnie a reçu instructions qu'il lui faudrait adopter à tout événement des taux spéciaux sur les articles que le pays pouvait produire, tels que les grains, le foin, les produits forestiers, les produits laitiers, et des fabriques de conserves, le bois de corde, les matériaux de construction, etc., et la séance a été ajournée pour être reprise à Calgary le 9 juin 1915.

Le principe posé par les fonctionnaires de la compagnie à la dernière séance était qu'il serait impossible de faire des affaires avec une échelle plus basse que l'échelle des " Montagnes " mais qu'on pouvait accorder des taux plus bas sur les grains que ceux suggérés par la Commission, la compagnie exerçant son commerce généralement avec l'échelle réduite.

La compagnie a déposé des taux spéciaux sur les denrées s'appliquant localement sur les grains, les produits forestiers, les produits laitiers et des fabriques de conserves, les légumes, le bétail, le foin, la paille, le charbon, le bois de corde et les matériaux de

construction. Ces tarifs sont basés sur l'échelle des "Prairies". Ils sont satisfaisants et aussi bas que nécessaires. La compagnie a aussi déposé un tarif de distribution convenable et approprié sur les marchandises générales, les taux dans ce cas étant cependant plus bas que ceux de l'échelle des "Montagnes".

La question est restée en suepens en attendant le dépôt par la compagnie de taux d'entiers parcours sur les grains, jusqu'à la tête des Grands lacs tel que promis. La Commission reçoit aujourd'hui une lettre de M. McDonald, l'expert en trafic de chemins de fer, dans laquelle il l'avertit que la compagnie va mettre en vigueur des taux de manière à permettre le transport de Jarvie aux ports du lac Supérieur à 29 cents par 100 livres, à 36 cents de High Prairie, à 37 cents de McLennan, et de Fowler, la tête de ligne à 38 cents. Ces taux sont plus élevés que les premiers que j'avais recommandés à l'enquête, lesquels étaient des taux de l'endroit d'où part la consignation à la destination de ·395 cents par tonne, par mille, et un cent par 100 livres ajouté comme frais supplémentaires pour couvrir les frais du transfert à Edmonton. Cependant, le taux à partir de High-Prairie dans le cas de la plus haute base discutée serait de 39½ cents. La Commission a pensé que ce taux était très élevé, si élevé en effet qu'il représentait la limite qu'on pouvait considérer. Bien que le taux suggéré de 36 cents ne soit pas aussi bas que le premier taux considéré, il est cependant de 3½ cents plus bas que l'autre combinaison possible, et je pense qu'on peut l'adopter comme satisfaisant jusqu'à ce que les conditions du trafic se soient développées de sorte qu'on puisse étudier au long les résultats vrais.

La compagnie a reçu une garantie de la province au chiffre de $20,000 par mille. La province est convaincue que cette somme a été réellement déboursée sous sa surveillance. Les preuves fournies par la compagnie sont à l'effet que le capital-actions de $250,000 n'est pas mouillé. La compagnie a reçu de larges avances afin de lui permettre de continuer ses opérations. L'honorable trésorier de la province qui s'est tenu en contact étroit avec les opérations de la compagnie nous avise que la compagnie a reçu de la *J. D. McArthur Company* la somme de $790,000 au sujet d'avances, ou pour des travaux représentant les comptes impayés du contrat de régalage, et qu'une autre somme de $900,000 a été placée dans le chemin de fer. Le chemin de fer a obtenu cette somme par l'entremise de ses banquiers. M. Mitchell est au courant de tout cela. Cette somme est garantie par la *J. D. McArthur Company* et par M. McArthur personnellement.

Dans toutes les circonstances, je suis d'opinion que la Commission devrait approuver les tarifs tels que déposés. Il faut toutefois comprendre que la mesure actuelle de la Commission n'est en aucun sens finale. Les conclusions ont été adoptées avant le développement du trafic, et il se peut très bien que les taux actuellement en vigueur et que les fonctionnaires de la compagnie prétendent être suffisants pour l'exploitation réelle du chemin de fer soient trop élevés. On ne peut aucunement considérer les taux maintenant approuvés comme étant susceptibles d'application générale. Ils sont seulement approuvés à l'égard du fait que le chemin de fer est un chemin de colonisation; n'a pas beaucoup développé le trafic et de fait a par rapport aux réseaux transcontinentaux la relation d'un embranchement.

M. le commissaire McLean a été de cet avis.

PASSAGE À NIVEAU DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN À L'AVENUE SYMINGTON, TORONTO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 2 août 1915:

On a discuté la question de la protection requise au passage à niveau précité aux séances de la Commission tenues à Toronto le 16 juillet 1915. Depuis, l'ingénieur en chef de la Commission a fait rapport à ce sujet.

La vue lorsqu'on approche la voie venant du sud, du côté est, est interceptée par le hangar de la *Union Coal Company,* et du côté ouest par le hangar de la corporation de la ville de Toronto, lequel est placé à l'angle du passage à niveau. Lorsqu'on approche la voie du côté nord la vue du côté ouest est bonne, mais du côté est, elle est interceptée par la haute clôture de planches entourant les dépendances de la *Wilkinson Plough Company.*

La ville demande des barrières et des gardiens. La compagnie du chemin de fer s'oppose aux déboursés que représente l'établissement de cette protection comme étant inutiles par suite du fait que le trafic des trains n'est pas considérable et ne se compose que de trains à marchandises et d'aiguillages, à l'exception du train à voyageurs de Toronto-nord qui traverse ce passage à niveau une fois par jour. Ia compagnie du chemin de fer soumet de plus que ses trains sont très lents, et elle déclare dans l'opinion de ses fonctionnaires que la protection sous forme de barrières et de gardiens est tout à fait inutile.

Il est vrai que les trains sont comparativement peu nombreux, et d'une manière générale, ne sont pas rapides. Cependant, tant qu'il s'agit du trafic dans la rue, il a grandi dans une grande mesure. Les registres démontrent qu'en 48 heures 2,190 voitures et 6,885 piétons ont traversé ce passage à niveau. A cause du petit nombre de trains, la compagnie du chemin de fer soumet de plus que la plus grande protection requise est celle donnée par une cloche. On a examiné cette solution. Elle est impraticable, parce que la cloche ne pourrait pas fonctionner à cause du grand nombre de voies de raccordement qui s'écartent de la voie dans ce voisinage. Par suite de la grande circulation dans la rue, je suis d'opinion qu'il va falloir installer des barrières et employer des gardiens, mais étant donné les circonstances particulières, la part de la ville pour défrayer les dépenses de l'installation des barrières, devrait être plus grande que celle ordinairement demandée. Vingt pour cent des frais devront être payés à même le fonds des passages à niveau de chemin de fer; les 80 pour 100 restant seront divisés entre la ville et la compagnie du chemin de fer, de même que les frais de l'exploitation.

M. le commissaire McLean a été de cet avis.

AU SUJET DE L'ENLÈVEMENT DE LA STATION DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE À GREGG, MANITOBA.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 3 août 1915.

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc adresse une demande afin d'obtenir la permission de la commission de renvoyer son chef de gare à Gregg, dans la province du Manitoba.

La municipalité s'oppose à cette demande par l'intermédiaire de son avocat M. Hooper.

M. Hooper déclare dans sa soumission:

> Il me semble que les recettes elles-mêmes devraient être une réponse complète à toute tentative de fermer la station. Mes instructions disent que cette station est la seule entre Portage-la-Prairie et Justice où il y a un chef de gare, distance en chiffres ronds d'à peu près soixante-huit milles.
>
> C'est un très riche établissement agricole; de fait le Grand-Tronc-Pacifique en traversant la municipalité de North-Cypress est immédiatement en contact avec peut-être la région agricole la plus riche du Manitoba, et il s'expédie beaucoup de produits agricoles des stations d'Inglelow, Harte, Gregg et Firdale, qui sont toutes situées dans North-Cypress. Quelques contribuables recommandent comme alternative que si le chef de gare à Gregg était renvoyé que votre Commission requière la compagnie de nommer un chef de gare à Harte. J'ai reçu

instruction de la municipalité de m'opposer de toutes mes forces à cette tentative de renvoyer le chef de gare de Gregg, et que la municipalité estime qu'on devrait seulement le renvoyer à une seule condition, à savoir, elle consentirait à la fermeture de la station de Gregg pourvu que votre Commission enjoint à la compagnie de placer un chef de gare à la station de Harte.

La Commission exige que des chefs de gare soient nommés à toutes les stations où les recettes brutes sont plus de $15,000. La division de l'exploitation a vérifié les recettes de Gregg, à partir de janvier à décembre de l'année dernière, et il a été démontré que les recettes totales provenant de toutes sources ont été de $8.386.39. Par suite du fait qu'il n'y avait qu'un seul chef de gare dans une grande étendue de territoire, comme l'a mentionné M. Hooper, la Commission n'a pas appliqué la pratique ordinaire mais elle n'a pas donné la permission à la compagnie de renvoyer son chef de gare avant d'obtenir une autre analyse de chiffres. Cette analyse supplémentaire comprend les mois de janvier, février et mars de la présente année. Pendant cette période, les affaires effectuées à Gregg, en tenant compte des affaires à cette station elle-même y compris toutes les sources de recettes se sont élevées à $1,606.73.

Le chef de gare de Gregg, à part ses propres affaires, doit cependant, s'occuper des affaires transigées aux endroits qui suivent où il n'y a pas de chef de gare. Voici le chiffre des affaires transigées dans ces endroits.

Harte	$927 32
Firdale	127 64
Ingelow	3 92
Exira	9 30
Deer	78 59
Caye	28 59
Barr	36 04

Une analyse des chiffres de l'année précédente démontre que sur le total de $8,386.39 on a reçu pas moins de $6,038 pour des consignations de grains, faisant voir que les quantités moindres qu'un chargement de wagon et les recettes-voyageurs, pour lesquels les services d'un chef de gare sont particulièrement nécessaires, sont négligeables.

Ce petit chiffre d'affaires transigées semble à première vue extraordinaire, à l'égard des déclarations renfermés dans la lettre de M. Hooper au sujet de la nature du pays nomination d'un chef de gare en égard à l'exploitation économique du chemin de fer est bien colonisée et très productrice.

On trouve l'explication toute entière dans le fait que les chemins de fer à cet endroit sont construits parallèles l'un à l'autre à des distances particulièrement courtes. Ici le Grand-Tronc-Pacifique est entre le Pacifique-Canadien et le *Canadian-Northern.* Sur le Pacifique-Canadien la station de Wellwood est à seulement 3½ milles au nord de Gregg, et celle de Carberry à 7½ milles au sud-ouest; et, sur le *Canadian-Northern,* Petrel n'est qu'à 4½ milles à l'ouest.

Le chiffre des affaires transigées à Gregg n'a jamais été assez élevé pour justifier la nomination d'un chef de gare eu égard à l'exploitation économique du chemin de fer au point de vue du trafic. Il est probable que la compagnie de chemin de fer emploie un chef de gare à cause de la concurrence. Elle désire maintenant renvoyer le chef de gare.

Le seul motif pour lequel la Commission pourrait refuser la permission demandée par suite des recettes de la station est le fait que les distances entre les agences sont longues. En tant qu'il s'agit du trafic, ce doute disparaît, à cause du fait des stations situées sur d'autres chemins de fer dans cette région, dont deux ont des agents; et, en tant qu'il s'agit d'exploitation, la compagnie déclare que son réseau téléphonique fait qu'il est inutile d'avoir un chef de gare à cet endroit.

Cette condition est réellement beaucoup comme celle à Elie, bien qu'elle illustre peut-être encore plus les maux économiques de deux chemins de fer; et l'ordonnance devrait renfermer des conditions semblables à celles qu'on a insisté pour avoir dans le cas d'Elie, afin d'empêcher des ennuis inutiles au public voyageur. Ceci signifierait que

la compagnie doit remiser convenablement toutes les consignations moindres qu'en chargement de wagon, tant entrant que sortant, et avoir à son emploi un chef de train qui puisse signer les connaissements pour les consignations qui sortent ou donner telle autorisation aux chef de trains. Un agent nommé à cette fin devra s'occuper du transport des grains, suivant la coutume usuelle.

M. le commissaire Goodeve a été de cet avis.

PASSAGE À NIVEAU DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN À L'AVENUE ROYCE, TORONTO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 3 août 1915.

La demande dans ce cas est adressée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui demande l'amendement de l'ordonnance n° 10782 de la Commission, de manière à stipuler quant à la division de la responsabilité pour les accidents dus à la négligence des gardes-barrières au passage à niveau de l'avenue Royce, à Toronto.

Cette cause a été entendue aux séances de la Commission à Toronto le 30 mars 1915. M. Beatty a comparu pour le Pacifique-Canadien, M. Chisholm pour le Grand-Tronc, et M. Geary pour la ville.

Le passage à niveau est compliqué; le chemin public traversant d'abord la voie d'évitement du Pacifique-Canadien, puis les voies doubles du Grand-Tronc, et ensuite, les voies doubles du Pacifique-Canadien.

A la suite d'une demande adressée par la ville et entendue aux séances de la Commission tenues à Toronto le 23 mai 1910, une ordonnance a été rendue stipulant l'installation de barrières devant être mises en service par des gardes-barrières. On a enjoint au Pacifique-Canadien d'installer les barrières; cinq quinzièmes des frais ont échu à la ville, quatre quinzièmes au Grand-Tronc et six quinzièmes au chemin de fer Pacifique-Canadien. Les frais d'entretien ont été divisés de la même manière.

Il semble s'être produit un certain délai dans la construction des barrières, qui, cependant, ont été achevées et mises en service le 3 janvier 1911.

Le Pacifique-Canadien a nommé les gardes-barrières. Cette compagnie les a nommés parce que la direction des travaux avait été placée entre ses mains, les parties contribuant aux salaires des gardes-barrières dans les proportions plus haut citées.

M. Beatty a déclaré à l'enquête qu'un accident ayant eu lieu dans lequel un homme avait été blessé, s'étant fait frapper par un train du Grand-Tronc, le point a été soulevé entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien afin de déterminer si, étant donné le fait que le garde-barrières avait été nommé par le Pacifique-Canadien, cette dernière devait payer les dommages. Le Grand-Tronc prétendant de son côté que la négligence dont avait fait preuve le garde-barrières en ne les abaissant pas avait été la cause immédiate de l'accident, et que comme il avait été nommé par le Pacifique-Canadien, cette compagnie était responsable de sa négligence.

Le Commission ne semble pas avoir eu à étudier ce point dans le passé. Sans doute, l'ordonnance ne fait pas un devoir au Pacifique-Canadien de nommer un garde-barrières, mais la compagnie, en le nommant, n'a fait que mettre en vigueur l'ordonnance. Les deux compagnies insistent sur le fait que l'emploi des gardes-barrières est une chose à laquelle toutes deux sont également intéressées; l'intérêt de la ville étant évident à cause du fait qu'elle avait demandé la protection, et son intérêt à conserver la sûreté de ses citoyens est aussi évident.

En considérant la question de cette manière, les dommages résultant de la négligence du garde-barrières sont devenus partie des frais d'exploitation, et la ville est devenue responsable d'un tiers des dommages résultant de sa négligence, le Grand-Tronc pour les quatre-quinzièmes et le Pacifique-Canadien pour les six-quinzièmes.

Il est parfaitement évident que les gardes-barrières ne sont pas employés pour une autre fin que celle de protéger le public, question à laquelle la municipalité est intéressée au premier chef. Comme question de première impression, la prétention du

chemin de fer pourrait paraître juste. Je suis cependant d'opinion que la ville ne devrait pas être tenue responsable pour tous dommages résultant de la négligence des gardes-barrières. Les gardes-barrières sont nommés afin d'atténuer le danger du chemin de fer. Leur ouvrage est nécessairement lié au fonctionnement des trains et des locomotives, sur laquelle la municipalité n'exerce aucune autorité, et on peut considérer à beaucoup plus juste titre l'étendue de ses devoirs comme une responsabilité de plus ajoutée au chemin de fer, aux frais de laquelle la municipalité intéressée doit contribuer, mais dont elle n'est pas responsable pour son observation.

En tant qu'il s'agit de la ville, je renverrais sa demande. Bien que je sois convaincu qu'aucun tort n'est causé aux compagnies de chemin de fer en le faisant toute direction contraire aurait un effet important et ajouterait de très grandes responsabilités à celles déjà encourues par les municipalités.

En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer il me semble qu'il y a deux manières de régler la question; d'abord en stipulant que les deux chemins de fer seront responsables des accidents imputables à la négligence des gardes-barrières; l'autre en considérant les gardes-barrières comme étant les agents du chemin de fer dont l'exploitation a causé le tort dont on se plaint. Chaque compagnie de chemin de fer doit notifier les gardes-barrières du service de ses trains, et la question de la négligence des gardes-barrières est plus ou moins liée à la possibilité de la négligence d'autres employés du chemin de fer en service de la manière dont les trains circulent sur le passage à niveau.

Je suis d'opinion qu'il faudrait considérer les gardes-barrières comme étant les agents de la compagnie dont les trains ou les locomotives causent les dommages.

La demande est alternative; d'abord, que la somme payée en dommage fasse partie des frais d'exploitation; l'effet de ladite demande rendrait la ville responsable d'un tiers des dommages; ou que les dommages soient défrayés par la compagnie dont les trains ou les locomotives les ont causés. L'ordonnance devrait donc être rendue en faveur de la dernière alternative, renvoyant la première.

Il a été fait mention à l'enquête de la question que des piétons levaient les barrières lorsqu'elles étaient baissées. Il y a eu au moins un décès causé par le fait d'un homme qui est passé au-dessous de la barrière devant un train qui passait, et le rapport de l'inspecteur de la Commission sur des observations faites par le chemin de fer du Grand-Tronc montre qu'en une occasion pas moins de seize personnes, comprenant 11 hommes, 3 femmes et 2 enfants sont passés au-dessous des barrières et ont traversé la voie en courant devant un train qui approchait. Une autre journée 12 personnes comprenant 6 hommes, 1 femme, 2 garçons et 3 petites filles ont traversé la voie devant une autre locomotive lorsque les barrières étaient baissées; plus tard pendant la même journée 14 personnes, comprenant 9 hommes, 2 femmes et 3 petits enfants ont traversé la voie en courant devant une autre locomotive. Grâce à la Providence personne n'a été blessé dans les cas mentionnés, mais il est évident que si le but pour lequel les barrières sont construites n'est pas atteint il ne sert pas à grand'chose de les construire. Des plaintes ayant été portées à la compagnie du chemin de fer elle en a appelé au chef de police qui a fait ressortir à bien bon droit qu'il n'était pas au courant d'aucune loi en vertu de laquelle la police pût prendre des procédures contre les piétons qui passent sous les barrières lorsqu'elles sont baissées.

Cette difficulté n'est nullement confinée à ce passage à niveau bien que l'avenue Royce soit peut-être un des plus dangereux passages à niveau, mais le fait pour les piétons de passer sous les barrières ne lui est aucunement confiné.

Je suis d'opinion que la Commission devrait rendre une ordonnance traitant de la question concernant le fonctionnement convenable des barrières qu'on est supposé abaisser avant le passage des trains. Puisqu'il est arrivé au moins un accident à ce passage à niveau parce que les barrières n'avaient pas été abaissées comme elles auraient dû l'être. Je trouve qu'il n'y a pas d'ordonnance qui impose directement cette obligation aux gardes-barrières. Il faudrait maintenant faire cela. L'ordonnance devrait aussi défendre le passage sur les voies de chemins de fer lorsque les barrières sont baissées, et les compagnies de chemins de fer devraient être contraintes d'apposer sur les

barrières, ou de manière à frapper les yeux près des barrières, des écriteaux lisibles avertissant les gens qu'il est illégal de traverser les voies lorsque les barrières sont baissées, et que les contrevenants sont sujets à des poursuites suivant la loi.

Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve ont approuvé cette décision.

PLAINTE DE MM. AUGER ET FILS, DE QUÉBEC, ET DE LA D'AUTEUIL LUMBER COMPANY CONTRE LE PROJET D'AJOUTER AU TARIF *C. C.* CH. DE F. E-2847 DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN LE SUPPLÉMENT N° 1, QUI AURAIT POUR EFFET D'ABOLIR LES TAUX À PARTIR D'UN CERTAIN NOMBRE D'ENDROITS SITUÉS SUR LE PACIFIQUE-CANADIEN JUSQU'À MECHANICVILLE, N.Y., VIA LE CHEMIN DE FER BOSTON & MAINE.

Jugement de M. le commissaire McLean, 4 août 1915:

En vertu de l'ordonnance n° 23020, en date du 22 décembre 1914, et à la demande de MM. Auger et Fils et de la *D'Auteuil Lumber Company,* de la cité de Québec, P.Q., les taux suivants ont été suspendus jusqu'à l'audition de la cause, savoir: le supplément n° 1 au tarif concurrentiel de transport C. C. Ch. de F. N° E-2847, proportionnel et conjoint, de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, qui, d'après la publication devrait prendre effet le 4 janvier 1915, et le supplément n° 16 au tarif spécial C. C. Ch. de F. N° 2588, local, conjoint et proportionnel, de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, qui, d'après la publication, devait prendre effet le 4 janvier 1915. Les tarifs en question impliquent une augmentation des taux de transport du bois de pulpe jusqu'à Mechanicville, N.Y., par la voie ferrée du *Boston & Maine.*

Le 19 janvier 1915, la cause devait être entendue; mais on a dû la suspendre jusqu'à la production d'une argumentation écrite.

Mechanicville est situé dans l'état de New-York, à environ 20 milles à l'ouest de la frontière de l'état de Vermont, et à 23 milles en deçà de l'extrême limite ouest du chemin de fer *Boston & Maine* à la jonction de Rotterdam, c'est-à-dire là où la compagnie se raccorde avec le réseau des chemins de fer de l'Ouest.

C'est à Sherbrooke que le Grand-Tronc remet les marchandises au *Boston &Maine,* alors que le Pacifique-Canadien lui remet les siennes à Lennoxville, Qué., ou à Newport, Vt. On peut choisir également une autre route *via* Rouses-Point, N.Y., où les transports sont alors effectués par le chemin de fer *Delaware & Hudson.* La plainte, cependant, ne porte pas sur le trafic effectué par cette route. Il n'est pas question d'augmenter les taux du transport du bois de pulpe qu'on expédierait par cette dernière voie. Toutefois, les taux d'aiguillage du *Boston & Maine,* à Mechanicville, ont quelque influence. La preuve a démontré que les endroits considérés les plus importants étaient Sherbrooke, P.Q., et Lennoxville, P.Q.

Une distance de 312 milles sépare Sherbrooke de Mechanicville; de Lennoxville, cette distance est de 309 milles, alors que de Newport elle est de 272 milles. L'importance de Newport en ce qui concerne le trafic est plutôt négligeable car un très petit nombre de wagons sont expédiés dans cette direction. De Sherbrooke, le trafic doit parcourir 34·86 milles dans les limites du Canada, et de Lennoxville, 31·95 milles dans ces mêmes limites.

L'avocat de la compagnie *Boston & Maine* prétend que la Commission n'a pas le droit de légiférer, en cette affaire. Sa prétention est appuyée sur deux motifs. Il conteste à la Commission le droit d'exercer sa juridiction en ce qui concerne cette partie de la voie située dans les limites du Canada. On a déclaré que la seule voie canadienne exploitée par la compagnie *Boston & Maine* était la Massawippi Valley, qui est provisoirement une voie constituée en corporation. A ce sujet, on s'en est rapporté à la décision de la cour Suprême du Canada dans la cause de la *Montreal Street Railway Company* vs *la cité de Montréal,* 11 *Can. Ry. Cas.* 203; 43 S.C.R., 197; et l'avocat a mis en doute la constitutionalité de la juridiction que confèrent les statuts 8 et 9 Edouard

VII, chapitre 32, article 11, en vertu desquels l'article 5a est modifié. Il suffit de dire que puisque le parlement s'est prononcé, il n'appartient plus à la Commission de déclarer si, oui ou non, cette législation est *ultra vires*.

L'avocat a également décliné la compétence de la Commission en s'appuyant sur le fait que le gros du parcours et le gros des taux en question se rapportaient surtout à un trafic qui se faisait dans les limites des Etats-Unis. A ce sujet, on peut s'en rapporter à la décision de la Commission dans la cause de la *Essex Terminal Railway*, dossier 24129, où la coutume de la Commission est définie comme suit: " Selon une coutume établie, la Commission, dans le passé, a traité des tarifs conjoints internationaux en ne s'occupant seulement que du trafic de sortie, et, généralement parlant, n'est intervenue d'aucune manière quand il s'agissait d'un tarif régulièrement produit en vertu d'une coutume américaine, tarif qui s'appliquait directement à un trafic conjoint dans le Canada ". Il ne semble pas nécessaire, dans le cas actuel, de s'occuper de ce côté juridictionnel.

A prendre effet le 26 octobre 1914, la compagnie *Boston & Maine* a publié et a soumis à la commission et à la commission de commerce entre états un taux de millage pour le transport du bois de pulpe. La compagnie déclarait que ce taux avait été recommandé par la commission d'utilité publique du New-Hampshire. On soumettait ce tarif avec l'intention d'en faire l'application d'une gare à l'autre de la compagnie dans les deux pays. Ce tarif subsiste sur une longueur de 305 milles, le taux pour le groupe 290-305 milles étant de 7·7 par 100 livres. Les tarifs dont il est question dans la requête actuelle comprennent à la fois ce taux de 7·7, tel que requis par le *Boston & Maine*, et la proportion des taux antérieurs d'entier parcours exigés par les compagnies canadiennes.

Bien que le taux d'entier parcours régisse le trafic à partir de l'endroit initial lorsque le point de départ de la voie est au Canada, il faut reconnaître que la Commission a déjà traité la question de proportion du taux d'entier parcours entre les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Dans la cause de l'*International Paper Company vs* Compagnies Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, et Nord-Canadien, 15 *Can. Ry. Cas., 111,* la Commission a jugé que certaines augmentations demandées dans la requête étaient raisonnables. Le tarif qu'on attaque aujourd'hui se compose de cette partie jugée raisonnable et d'une autre nouvelle et arbitraire, que le *Boston & Maine* se propose d'ajouter.

Tenant compte du jugement antérieur de la Commission, il s'agit donc de savoir si cette partie arbitraire est raisonnable. Actuellement, les taux jusqu'à Mechanicville des endroits situés sur le Pacifique-Canadien à l'est de Lennoxville sont de 10½ cents et de 9½ cents, selon le groupe. Par exemple, le taux à partir de Megantic est de 10½ cents; de Magog, 9½ cents. De Megantic à Lennoxville, soit une distance de 65 milles, la proportion du Pacifique-Canadien est de 5½ cents; pour le reste de la distance, le taux arbitraire actuel du *Boston & Maine* est de 5 cents. Dans le cas du trafic qui part de Magog, la distance de cet endroit jusqu'à Lennoxville est de 22 milles. Ici la proportion du Pacifique-Canadien est de 4½ cents, alors que la proportion arbitraire du *Boston & Maine,* pour le reste de la distance, est de 5 cents. Pour compléter ces données, nous pourrions mentionner Newport, bien que cet endroit, comme nous l'avons dit précédemment, soit de peu d'importance relativement à la requête actuelle. L'augmentation de la proportion arbitraire, telle que proposée par le *Boston & Maine* en pasasnt par Sherbrooke ou Lennoxville est de 2⁷⁄₁₀ cents, alors qu'elle est de 2³⁄₁₀ cents si l'on passe par Newport.

A l'appui de cette augmentation de taux, la compagnie de chemin de fer prétend que le système actuel de taux est indûment préférentiel et sans profit. Cette préférence indue a trait aux taux jusqu'à Bellows-Falls, Vt., et Turner's-Falls, Mass., qui sont les deux seuls endroits, sur la voie directe entre Sherbrooke et Mechanicville, où l'on fabrique du papier. A ces deux endroits, les proportions reçues sont plus fortes que dans le cas du parcours jusqu'à Mechanicville. Il ne nous semble pas nécessaire d'étudier ce côté de la question. Apparemment, les taux d'entier parcours ont été

fixés plus ou moins indépendamment de la longueur ou de la brièveté du parcours. La question la plus importante est de savoir si les taux actuels rapportent des profits raisonnables.

La pièce 2 démontre que durant l'année civile 1913, 2,188 wagons—représentant un tonnage total de 46,110 tonnes—ont circulé de divers endroits du Canada jusqu'à Mechanicville *via* Newport, Lennoxville et Sherbrooke sur la voie du *Boston & Maine*. Les marchandises avaient été amenées aux point de raccordement par le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, le Québec-Central et l'Intercolonial. 95·8 pour 100 du trafic en question avait été transporté par le Québec-Central et l'Intercolonial, deux compagnies sur lesquelles la Commission n'a pas juridiction.

A l'audition, la compagnie de chemin de fer a déclaré que les wagons portant du bois de pulpe avaient circulé comme suit: par exemple, ces wagons sont reçus à Sherbrooke; de là, en un seul train, on les conduit à Newport où on les réassortit et où l'on constitue un train qui quitte Newport pour aller à White River Junction. Puis les wagons sont expédiés de White River Junction à Greenfield et, enfin, de Greenfield à Mechanicville. On a déclaré que, sur tout ce parcours, les wagons devaient entrer dans quatre cours où se fait le dételage des trains. On a déclaré de plus qu'avant d'atteindre Greenfield, le trafic n'était pas ailleurs assez considérable pour permettre la composition d'un train entier consigné à Mechanicville.

De Greenfield à Mechanicville, la distance est de 98 milles. Ainsi que nous l'avons dit précédemment, la Pièce 2 mentionne que 2,188 wagons ont circulé durant l'année en question sur le *Boston & Maine*. Les requérants déclarent qu'enviorn 3,000 wagons sont expédiés chaque année par le *Boston & Maine* à la fabrique de Mechanicville—soit une moyenne de dix wagons par jour de travail.

La manière de manœuvrer ces wagons influe naturellement sur le coût. Il appert qu'on ne peut pas former un train entier avant d'avoir atteint Greenfield. La preuve ne mentionne pas au juste le nombre de wagons qui ont circulé, par train entier, de Mechanicville à Greenfield.

La compagnie de chemin de fer a soumis un état démontrant que si le revenu moyen, par wagon, était de $21.07, le coût moyen du service, par wagon, était de $24.98. On allègue que ceci est dû à l'exploitation dont nous avons déjà parlé. Les frais d'entretien, les frais imprévus, etc., ne sont pas contenus dans cet état du coût.

Les requérants n'ont pas fait de critique détaillée des montants du coût soumis par les compagnies de chemin de fer. M. Ferguson, gérant du trafic de la *West Virginia Paper Company,* tout en prétendant que le coût jusqu'à Mechanicville serait à peu près le même que celui du transport à d'autres endroits situés sur le *Boston & Maine,* est d'avis que les chiffres préparés par la compagnie de chemin de fer sont aussi exacts que possible.

Les requérants ont des contrats qui représentent le transport de 40,000 cordes dont 30,000 par Auger et Fils et le reste par la *D'Auteuil Lumber Company.* La compagnie de chemin de fer déclare que chaque wagon peut contenir environ 20 tonnes de ce bois de pulpe; les requérants sont d'avis que chaque wagon peut loger 45,000 livres. Il n'y aurait donc qu'une différence d'un quart de tonne dans les calculs des requérants. Dans la preuve, il n'a pas été question de la pesanteur du bois de pulpe. A l'audition de la cause de l'*International Paper* dont nous parlons ci-haut—et à laquelle les requérants actuels étaient partie, on a déclaré que le bois de pulpe écorcé pesait environ 3,000 livres à la corde et qu'un wagon pouvait en contenir à peu près 15 cordes.

Comme argument en faveur d'un tarif moindre d'entrée, on a parlé de la portée qu'aurait un tarif de sortie de la fabrique sur la question du taux d'entrée. L'avocat des requérants prétend que ceci est important. La compagnie n'admet pas cela car, dit-elle, il se fait peu de trafic de sortie, même, il ne s'en fait pas du tout. Sous ce rapport, quelle que soit la différence de situation, alors même que le trafic de sortie serait considérable à la pulperie de Mechanicville, la Commission ne voit pas quel poids pourrait avoir cet argument, puisque le point de départ se trouve dans les Etats-Unis. On peut cependant mentionner le fait qu'au Canada le tarif qu'on impose dans

le pays, en vertu de taux spéciaux par mille pour le transport du bois de pulpe, est pour un parcours de 312 milles et que ce taux est de 8½ cents à partir de l'endroit où la compagnie de chemin de fer prend la marchandise à la fabrique.

Le projet d'une proportion arbitraire de 7·7 cents affecterait le groupe 290-305 milles pour le transport du bois de pulpe sur cette distance d'après le tarif par mille. Si l'on avait établi progressivement ce tarif par mille, il aurait fini par devenir en vigueur sur les 312 milles qui séparent Sherbrooke de Mcehanicville, et le taux aurait été de 7·9 cents.

En vertu du partage actuel du taux, le *Boston & Maine* retire, de Lennoxville, 3⁷⁄₁₀ milles de la tonne par mille. L'exploitation du *Boston & Maine* pour l'année close en juin 1914, a donné une proportion de 80·77 pour 100. Dans le témoignage dont nous avons parlé, M. Ferguson est d'avis que les conditions moyennes du coût s'appliquaient autant que le trafic vers Mechanicville était concerné. D'après cela, en tenant compte du coût moyen d'exploitation, le retour net à la compagnie serait d'environ ⅝ de mille, alors qu'en accordant la protection arbitraire projetée, le retour net serait d'un peu moins qu'un mill.

On doit aussi examiner quelles sont les recettes, par wagon, au mille, car elles sont la preuve de la juste raison d'être des taux actuels tout comme celle des taux projetés. Comme Sherbrooke et Lennoxville sont les endroits les plus importants, il est bon d'étudier quelle est la moyenne du millage. La caractéristique de ce millage sera 310. Donc, les 2,188 wagons dont fasse mention l'état contenu dans la pièce 2 précitée, constitueraient un millage de 678,280. Ceci signifierait une recette de 6·8 cents par wagon, au mille. Il faut aussi se demander jusqu'à quel point le trafic ne se fait que dans un sens, car le rendement total d'un wagon se trouve affecté par suite du voyage de retour si ce wagon revient vide. Dans une déclaration en date du 1er janvier 1915, que la compagnie de chemin de fer a produite à l'audition, le surintendant du service des wagons du *Boston & Maine* dit que presque tout le transport du bois de pulpe s'effectue avec des wagons à ridelles, avantageux tant pour l'expéditeur que pour le consignataire, car cela facilite le chargement et le déchargement. Il ajoute qu'à cause de leur forme spéciale, ces wagons, ne peuvent servir à aucun trafic de retour, et que, par conséquent, tous les wagons de ce genre doivent nécessairement revenir vides. D'autre part, dans son témoignage, M. Auger assure que seulement 10 ou 15 pour 100 des wagons sont munis de ridelles. On a démontré de plus dans la preuve que le gros du trafic auquel les requérants sont intéressés était transporté dans des wagons fermés.

Tenant pour acquis que 15 pour 100 des wagons étaient pourvus de ridelles et que par conséquent ils sont revenus vides, ceci porte le total du millage à 780,022 et diminue la recette de chaque wagon, par mille, à 5·9 cents. D'après les chiffres vérifiés sur lesquels on appuie la protection arbitraire projetée, les recettes par wagons, au mille, seraient de 10·4 cents. Cependant, lorsqu'on aura soustrait les 15 pour 100 d'allocation sur le millage parcouru alors que les wagons sont vides, les recettes en question seront diminuées à 8·9 cents par wagon, au mille.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer, on n'a pas étudié jusqu'à quel point le bois de pulpe était expédié par trains entiers Toutefois, on a dit que le trafic était tel qu'on ne pouvait pas constituer de train entier consigné à Mechanicville avant d'atteindre Greenfield. Ceci est admis. De plus, on a déclaré que la pulperie employait 10 wagons par jour; mais ceci, cependant, n'est donné que comme moyenne. En 1914, la moyenne des trains entiers sur le *Boston & Maine* représentait 314·41 tonnes. Mettons que la charge moyenne de bois de pulpe soit de 20¼ tonnes, un train entier chargé de ce bois se composerait dont en moyenne de 15½ wagons. On peut donc faire les calculs suivants:

Proportion actuelle:

(1) 6·8 cents par 15·5—$1.05 par train, au mille.

(2) Retour vide, 5·9 par 15·5—$0.91 par train, au mille.

Proportion projetée:

(1) 10·4 par 15·5—$1.61 par train, au mille.

(2) Retour vide, 8·9 par 15·5—$1.37 par train, au mille.

En 1914, la moyenne des recettes par train de marchandises au mille a été de $3.32.

En appliquant le calcul du coût moyen d'exploitation aux recettes d'un train, par mille, ce qu'on pourrait faire en vertu de la proportion projetée, le n° 1 rendrait un revenu net de 30⁶⁄₁₀ cents par train, au mille, alors que le n° 2 rendrait un revenu net de 26⁵⁄₁₀ cents par train, au mille. Il importe de comparer ceci avec le revenu net de 63⁸⁄₁₀ cents par train de marchandises, au mille, sur tout le réseau.

La Commission, dans la cause de la *Canadian Freight Association vs Cadwell Sand and Gravel Company,* 15 *Can. Ry. Cas.,* 156, a prétendu que dans le cas du transport de la brique de Bradford, Pennsylvanie, jusqu'à Windsor, Ont., la part de $1,20 par tonne, pour une distance de 230 milles, qui revenait au Grand-Tronc comme tarif d'entier parcours n'était pas déraisonnable. La part en question représentait le transport de la tonne, au mille, à raison de 5²⁄₁₀ milles.

Le parcours actuel est de 312 milles. En vertu de la cédule " A " de l'ordonnance de la Commission sur les " taux internationaux ", l'expansion sur les matières de 10e classe, entre le groupe de 201-230 milles et celui de 291-320, est de un cent pour chaque groupe de 30 milles. Dans le cas précité, la proportionnelle sur une denrée de 10e classe était de 6 cents. En appliquant ceci à la base donnée, on aurait un saut d'un demi-cent pour chaque groupe de 30 milles, c'est-à-dire, une addition de 1 mille pour chaque parcours de dix milles. Ceci donnerait un taux de 7½ cents pour cent livres sur le millage prolongé pour le transport de la brique dans les limites du groupe 291-320 milles.

La brique et le bois de pulpe sont tous les deux des marchandises de 10e classe, bien qu'ils soient transportés presque exclusivement d'après les tarifs sur les denrées. Au point de vue de la valeur, ils s'équivalent. Dans la cause de Cadwell, la brique en question valait de $7.33 à $8.66 la tonne. D'après la preuve entendue, en ce qui concerne la requête actuelle, le bois de pulpe vaut $10.50 la corde. Il s'agit, toujours d'après la preuve, de bois de pulpe écorcé. A la tonne, le prix serait donc de $7.

Similitude de classe et similitude de prix entraînent similitude dans le traitement des taux, à moins qu'il faille considérer des conditions de trafic additionnelles. Un facteur qu'il importe de ne pas négliger est le chargement et le gain en puissance qui s'ensuit.

Tel que nous l'avons indiqué, à raison de 20·25 tonnes par wagon, le bois de pulpe rapporte au mille, 10·4 cents, d'après le millage non vérifié et d'après la proportion arbitraire projetée sur les recettes par wagon. Dans la cause de Cadwell, chaque wagon transportait 29·3 tonnes de brique. Ceci, au taux de 7·5 cents sur un millage prolongé, procurerait des recettes de 14·5 cents par wagon au mille contre 10·4 cents sur le transport du bois de pulpe.

Les taux tels que proposés sont raisonnables et devraient être accordés.

Les contrats en jeu expirent, quelques-uns au mois d'août et d'autres le 1er novembre 1915. Dans la cause de l'*International Paper,* dont nous parlons ci-haut, la requête fut produite au mois d'août 1912. De mutuel consentement, cette cause fut remise au 1er novembre 1912. C'est le 24 février 1913 qu'elle fut entendue; mais afin de permettre le parachèvement, dans un temps raisonnable, des travaux commencés, on remit de nouveau l'exécution de l'ordonnance au 15 août 1913. Cela veut dire qu'on accorda un sursis de cinq mois et demi. Dans la requête actuelle un délai jusqu'au 1er novembre 1915 est raisonnable. Conformément à cette mesure, les tarifs en question seront accordés.

M. Drayton, commissaire en chef, M. Scott, commissaire en chef adjoint, et M. Nantel, sous-commissaire en chef, abondent en ce sens.

SÉPARATION DES RAMPES À TORONTO-NORD.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 6 août 1915:

La *Toronto Railway Company* a produit une requête à l'effet d'obtenir le droit d'en appeler de l'ordonnance de la Commission. Cette ordonnance enjoignait la compagnie à assumer une part du coût de construction d'un passage inférieur sous le chemin Avenue.

La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien ainsi que la cité de Toronto se sont opposées à cette requête.

Mon opinion, telle que je l'ai exprimée à l'audition, est qu'on devrait accorder ce droit d'appel. La position prise par ceux qui s'objectaient à la requête était, autant qu'il s'agissait de certaines questions qui pouvaient surgir en vertu du traité entre la cité et la compagnie de chemin de fer, que les mêmes questions avaient été considérées à l'adverse de la requérante dans la cause de l'*Ottawa Electric Railway Company vs Ottawa and the Canada Atlantic Railway Company* (5 C.C. Ch. de F. 131).

Bien que les considérations soumises à la cour Suprême dans cette cause fussent entièrement semblables à celles qu'on peut raisonnablement soulever dans la requête actuelle, les traités en question ne sont pas les même, car l'*Ottawa Electric Railway* est une corporation à charte fédérale directement soumise à la juridiction de la Commission alors que la *Toronto Railway Company* possède une charte provinciale.

A l'audition, les parties ne se sont pas entendues quant aux faits. Comme je représentais la cité lorsque la question fut pour la première fois soulevée, il serait aujourd'hui entièrement déplacé de ma part de me prononcer d'une manière ou d'une autre sur quelques questions de fait susceptibles de prêter à la discussion, et, plus encore, de porter un jugement sur les faits légaux en litige. Aussi, précisément à cause des circonstances, la teneur de la requête entière fut confiée au savant Commissaire en chef adjoint qui, depuis, a prononcé un jugement sur les faits à l'appui d'un appel, la conclusion dudit jugement étant à l'effet de savoir si la Commission avait, oui ou non, exercé sa juridiction dans l'intérêt de la sécurité publique.

L'avocat de la *Toronto Railway Company* s'est objecté énergiquement au prononcé du jugement et, même après la production de la requête en faveur d'un appel, il a mis en doute l'exactitude des conclusions.

Je suis d'avis que non seulement le savant Commissaire en chef adjoint a le droit. n'importe quand, de donner les raisons de son jugement mais qu'il est de son devoir de le faire dans le cas où un point de litige n'aurait pas été traité antérieurement.

En vertu de la loi, la Commission doit disposer des questions de fait; elle doit aussi s'occuper des conclusions secondaires de fait de manière à ce que les juges de la cour Suprême n'aient à étudier que le côté légal de la question qu'on leur soumet. Je dois également déclarer que les motifs qui poussent la Commission à autoriser la compagnie de chemin de fer à aller en appel, qui poussent la Commission à insister pour que le récent jugement—que je lis en ce moment—du savant Commissaire en chef adjoint soit inclu dans la cause, sont dues au fait que M. Scott était absent lorsque la demande d'en appeler fut produite; mais il a étudié le dossier et les conclusions qu'il en a tirées sont ses conclusions personnelles.

Par conséquent, nous émettons, dans les termes suivants, une ordonnance qui confère à la *Toronto Railway Company* le droit d'en appeler sur tous les points de loi qu'on a soulevé.

M. Scott, commissaire en chef adjoint, abonde en ce sens.

Ordonnance n° 24057.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Sur une question de la requête de la Toronto Railway Company *à l'effet d'obtenir le droit d'en appeler d'une ordonnance de la Commission enjoignant ladite* Toronto Railway Company *à assumer une part du coût de construction du passage inférieur sous le chemin Avenue, dans la cité de Toronto, construction entreprise en vertu d'une ordonnance de la Commission.*

H. L. DRAYTON, C.R.,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

Après avoir entendu l'avocat de la *Toronto Railway Company,* de la compagnie du Pacifique-Canadien, et de la corporation de la cité de Toronto,

Il est ordonné

Que la *Toronto Railway Company* soit autorisée à en appeler à la cour Suprême du Canada sur les questions de loi suivantes:—

1. Savoir si la Commission avait le pouvoir d'ordonner à la *Toronto Railway Company* de contribuer au coût de construction du passage inférieur en question.

2. Savoir si en raison des termes du traité conclu entre la *Toronto Railway Company* et la cité de Toronto le premier jour de septembre 1891, on aurait dû ordonner à la *Toronto Railway Company* de contribuer au coût de construction dudit passage inférieur.

3. Savoir si la *Toronto Railway Company* avait le droit, en vertu dudit traité, d'exiger de la cité de Toronto de lui prêter, à ladite compagnie, pour l'usage de ladite compagnie dans l'exercice de ses pouvoirs de traction, une rue ou grande route connue sous le nom de chemin Avenue, y compris cette partie de ladite rue traversée par les voies ferrées de la compagnie du Pacifique-Canadien (soit avec la rampe telle qu'elle existait auparavant ou soit avec celle qui fut construite en vertu d'une ordonnance de la Commission), et savoir si en vertu de l'effet dudit traité, l'on aurait dû ordonner à la *Toronto Railway Company* de contribuer au coût dudit passage inférieur.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

"R. B. McCLEAN GRAIN COMPANY" ET PRIVILÈGE DE MOUTURE EN TRANSIT.

Jugement de M. DRAYTON, commissaire en chef, 6 août 1915:

La *R. B. McClean Grain Company, Limited,* de Saskatoon, a produit une requête à l'effet d'obtenir, pour l'élévateur du gouvernement, à Saskatoon, le privilège de mouture en transit. En principe, la requête comprend aussi les élévateurs du Gouvernement à Calgary et à Moosejaw.

Le privilège actuel de mouture en transit n'est accordé que pour un seul arrêt; aussi, les requérants sont anxieux d'obtenir un arrêt supplémentaire, ce qui permettrait aux cultivateurs et aux marchands de céréales de faire moudre et peser leurs grains à l'élévateur du gouvernement puis les expédier vers l'est au taux d'entier parcours plus

les frais d'arrêt, au lieu de les faire transporter d'après le tarif local. Ce procédé aurait naturellement pour effet d'empêcher pratiquement l'imposition des frais d'arrêt supplémentaires.

On a entendu cette cause aux séances récentes de la Commission à Saskatoon, Calgary et Regina, et ce, afin que les faits puissent être élaborés. Cependant, la Commission a déjà soutenu qu'elle n'avait pas juridiction pour ordonner un tel privilège; sa juridiction, en ce qui concerne les privilèges, ne peut s'exercer que sur les questions de préférence indue.

A la clôture de la dernière séance, la Commission a demandé aux compagnies de chemins de fer d'étudier la question aux fins de trouver un remède, et M. Lanigan vient maintenant d'écrire ce qui suit disant que les compagnies de chemins de fer en sont arrivées à ce qu'elles appellent la seule solution pratique:

> " On accordera un arrêt supplémentaire pour permettre la mouture seulement, à tout endroit intermédiaire de mouture qui se trouvera situé dans la ligne directe de transit jusqu'à Winnipeg ou Fort-William, ou aux points à l'est d'iceux, pour toutes les céréales entreposées en transit dans les élévateurs intérieurs du Gouvernement fédéral à Calgary, Moosejaw et Saskatoon, céréales qui sont expédiées en vertu des règlements de transit. Un tonnage équivalant à celui des produits précités, quand il sera expédié dans les six mois qui suivront son arrivée, pourra être envoyé à destination au taux du reliquat du tarif d'entier parcours à partir de l'endroit dudit élévateur intérieur, déduction faite du taux payé pour le transport à partir de l'endroit de l'élévateur du Gouvernement jusqu'à l'endroit de mouture, plus un cent par 100 livres comme frais d'arrêt supplémentaire."

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que la Commission confirme cette solution qui, cependant, aidera au commerce à obtenir les deux arrêts désirés.

Ce projet semble juste et équitable et on devrait l'approuver.

M. le commissaire McLean abonde en ce sens.

RE VIADUC À TORONTO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 9 août 1915:

Aux dernières séances de la Commission, à Toronto, M. W. W. Vickers a comparu comme avocat de M. F. C. Clarkson, fondé de pouvoirs des créanciers de la *Dominion Grain Company, Limited*, de la *Security Investments, Limited,* et de R. L. Dennison Taylor, et a demandé l'émission d'une ordonnance à l'effet d'annuler la production d'un plan concernant la propriété détenue en fiducie par M. Clarkson, la description des terrains en question apparaissant particulièrement dans la requête en date du 11 juin 1915.

Il est nécessaire que les compagnies de chemins de fer acquièrent la propriété en question et d'autres propriétés, si elles veulent respecter la lettre d'un traité en vertu duquel elles se sont engagées à construire un viaduc au bord de l'eau, à Toronto. Cependant, les compagnies de chemins de fer ont négligé d'acquérir les terrains en question que le fondé de pouvoirs ne peut guère administrer à son gré, à cause de la production du plan, et il s'ensuit que le fondé de pouvoirs ne peut aujourd'hui rien faire. Un autre résultat est celui-ci: comme la propriété est lourdement grevée, la faculté de rachat disparaîtra et les créanciers en seront quittes pour ne rien obtenir du tout.

Les compagnies de chemins de fer s'excusent en déclarant qu'elles n'ont pas la somme suffisante pour leur permettre d'entreprendre le travail. J'hésite beaucoup à émettre une ordonnance. Toutefois, à cause des conditions financières qui résultent de la grande guerre, et aussi à cause de la diminution des recettes des compagnies de

chemins de fer, je suis bien forcé d'admettre la difficulté qu'il y a de faire avancer le travail en ce moment; mais on devrait l'entreprendre aussitôt que possible, car il est également dans l'intérêt de toutes les parties à l'entreprise que le coût de l'acquisition de la propriété et celui du travail à faire soient raisonnables. Cependant, comme question de justice envers le requérant, je devrais émettre l'ordonnance s'il persiste à l'exiger.

Depuis l'audition, on a fait un effort afin d'essayer d'arranger les choses. Cet effort n'a pas réussi, et l'ordonnance, telle que requise, peut être émise.

M. le commissaire McLean abonde en ce sens.

REQUÊTE DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DE LONDON, EN VERTU DE L'ARTICLE 235, POUR OBTENIR LE POUVOIR DE FAIRE CONSTRUIRE DES VOIES FERRÉES DE HALAGE SUR LE CÔTÉ NORD DE LA RUE BATHURST, À PARTIR DU RACCORDEMENT DES VOIES DE LONDON ET DE PORT-STANLEY DANS LA RUE BATHURST PRÈS DE LA RUE BURWELL À L'EST DE LA RUE ADELAIDE, ET UNE SECONDE VOIE SUR LE CÔTÉ NORD DE LA RUE BATHURST ENTRE LES RUES WELLINGTON ET RICHMOND; ET AUSSI FAIRE CONSTRUIRE DES VOIES FERRÉES SUR LE CÔTÉ NORD DE LA RUE BATHURST À PARTIR DE L'EXTRÉMITÉ DES VOIES À LA RUE RICHMOND À L'OUEST DE LA RUE THAMES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 9 août 1915:

On a entendu la requête précitée au cours d'une séance de la Commission, à London, le 15 juillet 1915. On avait dûment fait part de ladite requête aux propriétaires et ils étaient, pour la plupart, représentés. Le jugement fut réservé et l'on alla subséquemment visiter les lieux.

Je m'occuperai d'abord de cette partie de la requête ayant trait à la pose de rails sur le côté nord de la rue Bathurst à partir de l'édifice actuel de la *London and Port Stanley Company* vers l'est et en travers de la rue Adelaïde, tel qu'indiqué sur le plan qu'on a produit et qui accompagne la requête.

Comme on l'a souvent dit, les rues sont certainement le dernier endroit qu'on devrait livrer au passage d'une voie ferrée. Dans certains cas, cependant, il semble nécessaire de se départir de ce principe. Ici la municipalité est en quelque sorte la compagnie de chemin de fer, et elle est désireuse de subordonner les intérêts de ses rues à ceux de ses voies ferrées. La municipalité est propriétaire de la rue dans laquelle elle propose de poser des rails; aussi, est-il certain que, dans une large mesure, les considérations ordinaires qui accompagnent les requêtes de cette nature ne s'appliquent pas ici.

La compagnie du Grand-Tronc, qui est intimement intéressée à la question puisqu'elle est propriétaire du côté nord de la rue dans laquelle on se propose de poser des rails, fait une opposition à la requête. Elle prétend que sa propriété perdra de sa valeur et que tout accès convenable de la rue sera bloqué. A ce sujet, les représentants de la commission de London déclarent qu'on pourrait poser les rails à une distance de 16 pieds de la propriété de la compagnie, ce qui fournirait un accès raisonnable. Je suis d'avis que, par sa nature, la propriété de la compagnie n'aurait nullement à souffrir par suite de la pose desdits rails, et je serais prêt à autoriser la construction de ladite voie ferrée à la condition qu'aucun rail ne soit posé à moins de seize pieds de distance au sud du tracé de la rue.

M. G. S. Gibbons, au nom de plusieurs propriétaires, s'objecte également à la pose de rails dans la rue. Plusieurs de ses clients qui ont été appelés sont intéressés dans une propriété située rue Bathurst, à partir de la rue Richmond, à l'ouest, jusqu'à la rue Thames. La première objection que M. Gibbons a soulevée était appuyée sur le fait que le conseil municipal n'avait adopté aucun statut et que, par suite de l'absence de tel

statut, la Commission n'avait pas juridiction en cette affaire. L'article en question se lit comme suit (235) :

"Le chemin de fer de la compagnie peut, après permission préalablement obtenue de la Commission ainsi que prescrit ci-après, passer sur, le long ou en travers d'une voie publique existante, mais ne doit pas y passer sans cette permission. Néanmoins, la compagnie doit indemniser les propriétaires des immeubles qui avoisinent ou qui touchent le chemin de fer, selon que la Commission le juge à propos; mais la Commission ne donnera permission à aucune compagnie de faire circuler un tramway ou un chemin de fer faisant ou devant faire service de chemin de fer urbain ou de tramway sur le parcours d'une voie publique située dans les limites d'une cité ou d'une ville constituée en corporation, à moins que consentement à la chose n'ait d'abord été obtenu par voie de statut de l'autorité municipale de cette cité ou ville.

"2. La compagnie ne doit faire aucuns travaux de nature à obstruer une voie publique sans la détourner de manière à ménager un bon passage pour les voitures, et sans remettre la voie, à l'achèvement des travaux, en aussi bon état, autant que possible, qu'elle était auparavant.

"3. Rien au présent article ne peut priver pareille compagnie de droits à elle conférés par une loi spéciale du parlement du Canada, ou par les amendements à cette loi, dont l'adoption a eu lieu avant le douzième jour de mars mil neuf cent trois. 3 E. VII, 58, art. 184."

Depuis l'audition, j'ai parcouru une distance considérable sur la *London and Port Stanley Railway*. Ce n'est pas une compagnie de tramways, et on ne peut pas dire qu'elle est exploitée comme telle. Certes, il est vrai que ses wagons sont mus par l'électricité; mais là se borne sa ressemblance avec une compagnie de tramways. Donc, la voie que la commission des chemins de fer de London désire construire ne relève pas de cet article. Il est bon de noter aussi que, comme question de fait, la voie projetée n'aura d'autre but que celui de servir convenablement les intérêts de la région industrielle adjacente, et qu'elle n'est actuellement construit que pour faciliter le transport des marchandises exclusivement.

M. Gibbons a fait une autre objection légale appuyée sur l'article 197 de la *Public Utilities Act, R.S.O.*, à l'effet qu'avant l'adoption d'aucun statut par un conseil municipal accordant à une corporation ou autre personne le droit de se servir de cette rue, le statut doit premièrement être soumis au vote des électeurs.

Considérant de quelle manière on a présenté la première objection, aucun statut n'est nécessaire. Il n'est question d'accorder aucune franchise municipale. En tout cas, je suis d'avis que l'article ne saurait s'appliquer ici. Pour tout dire, il n'est pas question de favoriser en quoi que ce soit un intérêt extérieur. La commission des chemins de fer de London ne retire aucun bénéfice de cette voie, et à tous égards on peut la considérer comme étant un membre secondaire ou peut-être spécial du corps municipal, membre qui agit pour le plus grand bien de la municipalité et de ses contribuables.

Bien qu'en général les voies ferrées dans les rues soient très nuisibles, après avoir visité les lieux, je ne pense pas qu'on puisse vraiment décrire la propriété comme domiciliaire. Elle a plutôt le caractère industriel, et, à mon avis—un avis que partagent au moins quelques-uns des propriétaires qui comparaissent devant la Commission—elle vaut surtout par l'emploi qu'on peut en faire à des fins commerciales. Il n'y a pas de doute que les propriétés industrielles ou commerciales ont une valeur plus grande quand elles jouissent de l'avantage d'avoir une voie ferrée à leurs portes. C'est cet avantage que procurera la voie projetée.

Lorsqu'ils ont appris à l'audition qu'on se proposait de ne poser qu'une seule voie, et que la voie posée dans la rue ne servirait pas à des fins d'entreposage, plusieurs propriétaires ont modifié leurs objections. Afin de ne pas empêcher le libre usage de la

rue, on doit également mettre des madriers ou un pavé quelconque entre les rails et aussi sur un espace de dix-huit pouces de chaque côté des rails. Sir Adam Beck a même déclaré qu'on ne ferait pas le chargement des wagons dans la rue.

A cause de toutes ces circonstances, je suis d'avis qu'on devrait maintenir la requête et qu'on devrait autoriser la construction de la voie ferrée à partir de la rue Richmond jusqu'à la rue Thomas. L'ordonnance devra contenir les conditions précitées.

Dans le cas où cette voie de chargement empêcherait en aucun temps d'avoir accès aux propriétés ou deviendrait nuisible de quelque manière que ce soit, tel que le craignent certains propriétaires, on pourra alors en tout temps porter plainte à la Commission.

M. le commissaire McLean abonde en ce sens.

PLAINTE DE LA "SASKATCHEWAN BRIDGE AND IRON COMPANY, LIMITED", DE MOOSEJAW, SASK., AU SUJET DES TAUX EXIGÉS POUR LE TRANSPORT DE L'ACIER.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 30 août 1915:

Le requérant désire soumissionner pour la construction d'un pont à Calgary. La situation est la suivante: l'acier est importé de Pittsburg *via* le *Minnesota Transfer* (Saint-Paul) par la voie du Sault jusqu'à Moosejaw, où on le fabrique pour l'expédier ensuite à Calgary. Le requérant se plaint qu'il lui faut payer 12 cents de plus que s'il faisait venir l'acier *via* Winnipeg. Dans ce dernier cas, l'acier est expédié de Pittsburg *via* le *Minnesota Transfer* jusqu'à Winnipeg et de là à Calgary. Ci-suit la comparaison des taux:

	Cents.
Pittsburg-Minnesota Transfer (denrée)	38·2
Minnesota Transfer-Winnipeg (classe)	32
Winnipeg-Calgary (classe)	56
A destination	126·2
Pittsburg-Minnesota Transfer (denrée)	38·2
Minnesota Transfer-Moosejaw (classe) *Viâ* Portal (voie du Sault).	64
Moosejaw-Calgary (classe)	36
A destination	138·2

DIFFÉRENCE AU PRÉJUDICE DE MOOSEJAW—12 CENTS.

Abstraction faite du trajet de Pittsburg à Saint-Paul qui est le même tant pour se rendre à Winnipeg qu'à Moosejaw, la question est que 1,295 milles séparent Saint-Paul de Calgary *via* Winnipeg, et que le parcours de Saint-Paul à Calgary *via* Moosejaw est de 1,168 milles, c'est-à-dire que le parcours, en passant par Winnipeg, est plus long de 127 milles.

Le taux de Saint-Paul à Winnipeg est de 32 cents. Bien que la distance de Saint-Paul à Winnipeg soit de 458 milles, le taux n'est pas établi sur cette distance. La politique suivie par les compagnies américaines de chemin de fer consiste à imposer à Minneapolis et à Saint-Paul le même taux qu'à Duluth. Duluth est à 397 milles de Winnipeg; par conséquent le taux de Saint-Paul est établi d'après cette distance plus courte. Le tarif de "ville" n'est pas applicable au parcours de Saint-Paul à Emerson non plus qu'à celui d'Emerson à Winnipeg. Si l'on avait pu en faire l'application sur la distance de 458 milles, le taux aurait été de 37 cents. Si le trafic parcourait la même distance au Canada entre deux endroits où l'échelle des "prairies" est en vigueur, et qu'aucun de ces endroits ne fut soumis au tarif de "ville", le taux d'après l'échelle en vigueur dans les "prairies" serait de 44 cents. Puisque le taux de Duluth est le même que celui de Saint-Paul, il est donc évident que le taux actuel est de 5

cents moins élevé qu'il ne le serait si on l'appliquait sur le trajet actuel de Saint-Paul en supposant qu'on pourrait appliquer le tarif canadien de "ville", et qu'il est de 12 cents moins élevé que si l'on pouvait faire l'application de l'échelle canadienne du taux réglementaire des "prairies".

De Moosejaw à Calgary, la distance est de 438 milles. Ici le tarif de "ville" s'applique. Par conséquent, le trafic hors de Winnipeg et le trafic hors de Moosejaw se trouvent tous les deux sur une même base, mais sont susceptibles, naturellement, de subir l'effet exercé par la diminution du taux pour un plus long parcours.

Relativement au trafic qui se fait de Saint-Paul à Moosejaw, le tarif "urbain" n'est pas en vigueur. Des 730 milles qui séparent ces deux endroits, il y en a 168, c'est-à-dire la distance entre North-Portal et Moosejaw, qui sont en territoire canadien. Les 562 milles qui séparent Saint-Paul de la frontière tombent sous l'effet d'un tarif plus élevé que celui qui s'applique au trafic venant de Winnipeg. Il n'y a plus de tarif "urbain" à partir de North-Portal, et y en eût-il en vigueur qu'on ne saurait en tirer profit à moins d'arrêter l'expédition de l'acier à North-Portal pour le transformer en articles manufacturés lesquels devront être expédiés ensuite de ce dernier endroit. Il est à remarquer que le tarif en vigueur est de deux cents plus élevé que celui qui est en vigueur sur la même distance d'après l'échelle de taux applicable aux expéditions tombant sous l'effet du tarif réglementaire suburbain. En résumé, toute la situation bien considérée est la suivante:

1. Il y a une base de tarif peu élevé pour le trafic rentrant à Winnipeg dû à la coutume suivie par les lignes américaines de déterminer les taux entre Minneapolis et Saint-Paul, d'un côté, et Winnipeg de l'autre, d'après le trajet le plus court par Duluth. Ces taux sont divisés d'après un certain pourcentage: pour la distance de 66 milles d'Emerson à Winnipeg, la ligne canadienne reçoit 32½ pour 100 du tarif imposé, soit 10·4 cents. En même temps, le trafic passant par la ligne canadienne couvre 14 pour 100 de toute la distance. Le contrôle des taux ayant été établi comme nous venons de le voir, nous constatons que cette division a reçu 10·4 cents, ce qui est pratiquement identique au résultat qui aurait été obtenu en appliquant le tarif "urbain" pour la même distance, c'est-à-dire 10·5 cents.

2. Pour le trafic de Saint-Paul à Moosejaw l'existence d'un point plus rapproché donnant une distance à couvrir relativement plus courte n'a pas pour effet d'abaisser une partie du tarif.

3. Pour le trafic venant de la frontière canadienne à North-Portal, jusqu'à Moosejaw, une distance de 168 milles, on ne peut pas mettre en vigueur un tarif "urbain". Tout trafic partant d'aucun endroit en Canada pour rentrer à Winnipeg, et couvrant la même distance, ne tomberait pas sous l'effet d'un tarif "urbain".

4. Pour le trafic passant par Winnipeg, le tarif "urbain" est en vigueur de Winnipeg à Calgary, soit une distance de 837 milles. Pour le trafic passant par Moosejaw, le tarif "urbain" n'est en vigueur que de Moosejaw à Calgary, soit une distance de 438 milles.

5. Pour le trafic en destination de Moosejaw il y a une distance de 562 milles en territoire américain. Les taux sont plus élevés qu'au Canada.

La situation est donc celle-ci: le tarif pour le transport se faisant sur une distance de 730 milles jusqu'à Moosejaw est plus élevé qu'il le serait sous l'effet du tarif réglementaire par mille en vertu de l'échelle du tarif suburbain. Il n'y a aucune différence de tarif pour le trafic qui se fait au Canada comme il y en a pour le trafic rentrant à, ou sortant de Winnipeg d'un côté, et celui qui va à Moosejaw ou qui en sort, de l'autre. Il y a une base de tarif plus élevée pour le halage qui se fait aux Etats-Unis. Ici la Commission n'a plus juridiction.

Le commissaire en chef Drayton approuve ce qui précède.

DANS L'AFFAIRE DU PROJET D'ORDONNANCE ACCORDANT LE RACCORDEMENT OBLIGATOIRE AUX COMPAGNIES INDÉPENDANTES DE TÉLÉPHONE AVEC LES LIGNES DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL POUR LES COMMUNICATIONS À LONGUE DISTANCE.

Jugement de l'assistant commissaire en chef SCOTT, le 2 septembre 1915:

Cette question occupe l'attention de la Commission depuis quelque temps. Les pouvoirs et les obligations de la Commission, en vertu des statuts, furent définis par feu le commissaire en chef Mabee dans le jugement qu'il a rendu oralement à une séance tenue à Toronto le 10 mai 1911 (preuve, volume 128, pages 3840 et suivantes) et dans lequel il s'occupe d'une manière toute particulière des conditions existant à Ingersoll où la *Ingersoll Company* désirait obtenir un raccordement obligatoire avec la compagnie de téléphone Bell, ce qui forme en partie la base de la cause présente.

Le jugement de feu le juge Mabee n'a pas été infirmé ou renversé. La méthode de déterminer la compensation devant être payée à la compagnie Bell pour un raccordement obligatoire peut être modifiée par cette Commission, mais nous suivons encore l'esprit et le principe de la loi telle que définie par feu le commissaire en chef.

Les parties en cause dans cette affaire ont perdu beaucoup de temps et ont fait beaucoup d'efforts dans le but d'en arriver à une entente dont les termes et conditions pourraient être inscrits dans l'ordonnance que la Commission se propose d'émettre à ce sujet.

A une séance de la Commission tenue le 2 mars dernier les parties intéressées semblaient être d'accord au sujet de toutes les clauses de l'ordonnance projetée, excepté celles portant les numéros 6 et 7. Les compagnies indépendantes désiraient que ces clauses fussent ainsi construites:—

6. La compagnie Bell n'exigera aucune prime supplémentaire ni aucun autre paiement que les taux ordinaires pour les communications à longue distance à une corporation municipale, compagnie indépendante ou association ne lui faisant pas concurrence ni pour aucuns de leurs districts où telle concurrence n'existe pas.

7. Dans les cas de compagnies ou associations rivales, chacune des dites compagnies ou associations rivales paiera à la compagnie Bell les loyers annuels suivants, payables semi-annuellement d'avance à partir de la date du dit raccordement, à savoir:—

(*a*) La somme de $100 quand la compagnie ou association a moins de 250 abonnés dans les districts où la concurrence existe.

(*b*) La somme de $200 quand la compagnie ou association a plus de 250 et moins de 600 abonnés dans les districts où la concurrence existe.

(*c*) La somme de $300 quand la compagnie ou association a plus de 600 abonnés dans les districts où la concurrence existe.

Les parties en cause sont d'accord sur les termes de la clause 6 jusqu'aux mots: "ne lui faisant pas concurrence" de la quatrième ligne. La suite de cette clause soulève des objections de la part de la compagnie Bell tandis que les compagnies indépendantes insistent pour son maintien.

Ces deux clauses introduisent la question de concurrence entre la compagnie indépendante qui demande le raccordement pour les communications à longue distance et la compagnie Bell. Je ne vois pas comment la chose puisse intéresser la Commission si la compagnie désirant le raccordement, fait ou ne fait pas de concurrence à la compagnie Bell. Si les compagnies ne peuvent pas s'entendre, alors, conformément aux statuts, la compagnie désirant un raccordement peut présenter une requête à la Commission, et nous avons le pouvoir de faire accorder le raccordement à telles conditions de compensation que la Commission juge justes et raisonnables. C'est dans les cas où les compagnies ne s'entendent pas que nous devons imposer les conditions à suivre. Il n'y a rien de mentionné dans les statuts relativement à la concurrence entre com-

pagnies. Je ne crois pas que nous devrions, dans l'ordonnance que nous avons à rendre, exprimer un jugement sur ce que constitue la concurrence, ou quand elle existe. Ce qui doit occuper l'attention de la Commission quand elle reçoit une requête de cette nature, c'est de déterminer les conditions d'après lesquelles le raccordement sera accordé quand les parties en cause ne peuvent pas s'entendre. Cette autorisation provient non pas du manque de volonté à s'entendre mais de l'impossibilité de tomber d'accord sur les termes de l'entente.

En même temps le paragraphe 6 n'est pas un paragraphe décrété par la Commission, ni est-il strictement de nature à pouvoir être incorporé dans la présente ordonnance. Il est, cependant, l'objet de la demande des requérants, et il y a une entente entre les parties intéressées quand au langage exprimé dans une partie de la clause. Il n'y a rien qui empêche les parties de s'entendre sur un point qui ne relève pas de la compétence de la Commission, tel qu'il st précédemment expliqué. La partie de la clause au sujet de laquelle il y a désaccord, c'est-à-dire: "ni pour aucuns de leurs districts pétence de la Commission, tel qu'il est précédemment expliqué. La partie de la clause telle qu'elle est censée signifier qu'en cas de dispute un appel peut être fait à la Commission pour déterminer quels sont les districts où la concurrence n'existe pas; mais la compétence de la Commission est telle qu'on vient de l'expliquer précédemment. Conformément à cette entente, on peut insérer dans l'ordonnance la clause 6 ainsi construite:—

> "Sur la demande des requérants, avec le consentement de la compagnie Bell, il est entendu qu'aucune prime additionnelle ou autre paiement quelconque, excepté les taux ordinaires pour les communications à longue distance, ne sera exigé par la compagnie Bell de la part d'aucune municipalité, corporation, compagnie indépendante ou association, qui ne fait pas de concurrence à la compagnie."

Si nous en arrivons à obliger la compagnie à faire un raccordement avec les autres lignes, ce raccordement se fera d'après les termes énoncés dans notre ordonnance, et la compagnie Bell ne pourra mettre en vigueur aucun tarif par ce service sans l'autorisation de la Commission.

L'article 7 devrait être amendé de manière à éliminer toute allusion aux districts où une concurrence est faite à la compagnie. Selon moi l'article 7 devrait se lire comme suit:

> Chacun des requérants jouissant des avantages d'un raccordement avec la compagnie Bell paiera à cette dernière, semi-annuellement et d'avance, à partir de la date du dit raccordement les montants ci-après désignés:
>
> (*a*) $100 quand le nombre des abonnés de la compagnie ne dépasse pas 250.
>
> (*b*) $200 quand le nombre des abonnés de la compagnie est au-dessus de 250 et inférieur à 600.
>
> (*c*) $300 quand le nombre des abonnés de la compagnie dépasse 600.

Il a été démontré pendant l'audience de mars dernier que la compagnie requérante ne pourrait avoir un raccordement que dans un nombre limité d'endroits, et il avait été convenu que l'article suivant serait inséré dans l'ordonnance:

> " Que la compagnie requérante en considération du paiement annuel ci-devant prescrit aura droit à un raccordement à trois endroits seulement; pour tout autre endroit où un tel raccordement sera requis le paiement annuel sera déterminé d'après l'échelle ci-devant désigné en tenant compte du nombre d'abonnés appelés à profiter de ce service.

Je crois qu'il serait opportun d'émettre maintenant une ordonnance dans le sens de celle qui est soumise à la Commission, mais avec la modification que j'ai suggérée.

M. le sous-commissaire en chef Nantel, et les commissaires McLean et Goodeve partagent cette opinion.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 3 septembre 1915:

Les intérêts en jeu dans cette cause concernant les droits de la compagnie de téléphone Bell, ceux des compagnies de téléphone soi-disant indépendantes et ceux du public.

Je regrette beaucoup de ne pouvoir me trouver d'accord avec mes savants collègues ainsi qu'avec le regretté commissaire en chef, feu M. le juge Mabee, relativement à la manière dont doit se faire le raccordement pour les communications à longue distance entre la compagnie de téléphone Bell et les autres compagnies de téléphone.

Toute la question repose dans le mode de compensation à la compagnie Bell qui était stipulé dans l'ordonnance précédente et que la présente ordonnance tend à modifier.

Je suis parfaitement convaincu que le raccordement pour les communications à longue distance avec des compagnies rivales indépendantes est tout à l'avantage de ces dernières aux dépens de la compagnie Bell. Peut-être avons-nous la meilleure preuve de cette vérité dans le fait que les compagnies indépendantes semblent désirer ardemment ce raccordement et font valoir tous leurs droits pour l'obtenir, tandis que la compagnie de téléphone Bell s'y oppose également de toutes ses forces. Je n'ai aucun doute que les deux compagnies connaissent leur affaire et que chacune protège ses propres intérêts.

La solution de cette question ne peut pas être plus clairement définie qu'en empruntant les termes du jugement de feu le savant commissaire en chef dans la cause d'Ingersoll; et l'expérience de la compagnie Bell depuis l'établissement du raccordement est là pour corroborer les résultats qu'il avait prévu devoir découler de ce service d'échange.

Je dirai cependant, mais le plus respectueusement possible, que le dommage subi par la compagnie de téléphone Bell, parce que son service est plus perfectionné que celui que les compagnies indépendantes, n'est pas une question qui mérite d'être considérée par la Commission.

Tel que je comprends l'article de la loi visant spécialement cette question, la compensation que la Commission juge juste et raisonnable, et peut ordonner et décréter, est une compensation pour l'usage immédiat, le raccordement, ou moyen de communication—pour le priviège réel d'une facilité de service actuellement mis, à leur disposition et dont on pourra profiter à l'avenir—et n'est pas censée devoir comprendre une compensation quelconque pour la perte commerciale subie par la compagnie de téléphone Bell comme conséquence du raccordement avec les compagnies indépendantes à cause du fait que les abonnés de ces dernières compagnies ont après cela l'avantage du service de longue distance.

La perte possible que peut subir la compagnie Bell est de la même nature que celle que peut subir une compagnie de chemin de fer qui est la première à s'établir dans une région industrielle quelconque et à gouverner tout le commerce de ladite région, et qui se voit, à cause de l'effet des divers articles de la loi relativement aux droits communs pour la circulation et les manœuvres d'aiguillage, enlever une partie, au moins, de son commerce. Les remarques de feu le savant commissaire en chef, M. le juge Killam, au cours de son jugement dans la cause de l'aiguillage en commun de London, s'appliquent, je crois, dans ce cas-ci. Il dit:

> "Avec le progrès des inventions, de nouvelles entreprises surgissent continuellement reculant ou affaiblissant les anciennes, causant des pertes sérieuses à ceux qui ont des intérêts dans ces dernières quand ils ne sont pas ruinés. Les chemins de fer non seulement sont responsables d'avoir directement dérangé ainsi les méthodes anciennes de transport, mais d'avoir aussi contribué au progrès et au développement de certains endroits ou de certaines entreprises particulières, et cela aux dépens des autres. La loi ne s'est jamais occupée de pourvoir à une compensation pour aucune perte de ce genre. Lorsqu'une lé-

gislature autorise la construction de lignes nouvelles de chemin de fer devant faire la concurrence à des lignes déjà établies, ce n'est pas dans le but de favoriser les promoteurs d'une ligne nouvelle ni de nuire à ceux qui ont des intérêts dans les lignes anciennes, mais c'est uniquement pour l'avantage du public.

"Les stipulations de la loi sur les chemins de fer obligeant ainsi les compagnies de chemin de fer à faire l'échange de leur trafic à leurs points de raccordement sont introduites dans la loi non pas dans le but de favoriser une compagnie de chemin de fer aux dépens d'une autre, mais seulement dans l'intérêt du public. La loi ne peut reconnaître quoi que ce soit concernant la valeur ou l'importance des affaires de l'une ou l'autre des compagnies ainsi affectées pour laquelle l'une d'entre elles doive offrir à l'autre une compensation. D'après moi la division à faire, entre les compagnies de chemin de fer, des taux en commun pour le trafic ainsi échangé entre elles, devrait être faite d'après le principe de donner une compensation raisonnable eu égard aux services et avantages des compagnies respectives relativement au trafic particulier qu'une compagnie, ou l'autre, contrôle en un endroit donné, ou aux avantages respectifs qu'une compagnie puisse y offrir à une autre, ou en tenant compte de la perte qu'une compagnie peut subir comparée au profit que l'autre pourra retirer des avantages et des facilités que la loi met à sa disposition."

Il faut se rappeler que la teneur générale de la loi en tant que la question considérée par le savant commissaire en chef dans le jugement précédent est concernée, doit s'appliquer aux compagnies de téléphone; les compagnies de téléphone relevant de l'autorité législative du parlement du Canada tombent sous l'effet des prescriptions de l'article 317 de la loi, sur lequel article on s'est appuyé dans la cause de London. Il semblerait que la compagnie de téléphone Bell est obligée d'offrir aux abonnés des compagnies indépendantes, tout autant qu'aux membres du public en général qui désirent profiter du service à longue distance que la compagnie installe à ses propres frais à ses différentes stations, toutes les facilités raisonnables et équitables pour la transmission des messages téléphoniques—lequel service doit être accordé sans injustice comme sans préférence.

Sous l'empire du paragraphe 4 dudit article les compagnies de téléphone tombant sous la juridiction de la Commission sont obligées, selon moi, de disposer l'installation de leurs fils, dans le cas où leurs réseaux téléphoniques sont dans le voisinage des fils appartenant à d'autres compagnies de telle manière à permettre à ceux qui en auront le désir d'utiliser le service en commun comme moyen direct et ininterrompu de communication.

Il n'est que juste de faire remarquer que je fais ce parallèle parce que l'article 228 autorisant la Commission à ordonner et décréter un raccordement n'est pas conçu dans les mêmes termes que l'article autorisant la Commission à imposer un service de raccordement pour les communications à longue distance entre les différentes compagnies de téléphone et que par conséquent la Commission n'a pas autant de latitude quant aux conditions à imposer que dans le cas du service d'échange des messages téléphoniques.

Cependant il m'est impossible d'interprêter la clause quelque peu étendue visant le cas actuel comme établissant une nouvelle loi de compensation pour couvrir les pertes dues à la diminution des affaires d'une corporation d'utilité publique à cause de la concurrence d'une autre corporation d'utilité publique.

Il faut tenir compte aussi que les pertes que peut subir la compagnie Bell ne sont pas sous le rapport du service à longue distance (car, d'une manière générale, l'effet du raccordement est plutôt d'augmenter les affaires de ce genre de communications) mais bien le résultat de la perte des abonnés de l'endroit ainsi que celle de leurs loyers annuels.

Je regrette beaucoup la conséquence non seulement parce que je ne puis partager l'opinion de mes savants collègues, mais bien encore parce que j'apprécie dans toute sa

plénitude le mal d'un double service téléphonique. Avec les règlements du gouvernement cette dualité de service est simplement un gaspillage d'argent. On ne peut jamais maintenir dans un même endroit deux systèmes de téléphone à aussi bon marché qu'un seul; et la dualité des systèmes ne tend qu'à causer des inconvénients au public. D'après moi, on ne devrait permettre à aucune compagnie, que ce soit la compagnie Bell ou une compagnie indépendante, de s'installer dans un territoire possédant déjà un service téléphonique.

Le tarif et les taux de téléphone sont soumis soit à la juridiction de cette Commission ou des commissions nommées à cet effet dans les différentes provinces. Il est arrivé dans Ontario, au moins dans une municipalité, que lorsque la compagnie de téléphone Bell eut perdu tous ses abonnés à cause de la sympathie populaire en faveur de la compagnie locale, une fois que cette dernière devint maîtresse du terrain ses taux furent augmentés. On peut ajouter aussi que les taux de la compagnie Bell, sujets comme ils l'ont été aux règlements de la Commission, peuvent subir favorablement une comparaison avec ceux qui sont imposer sur les systèmes du gouvernement. Pour ce qui regarde les taux toute concurrence dans l'exploitation d'un service téléphonique semble inutile.

EXTENSION DE L'AVENUE BIRCH, HAMILTON.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 4 septembre 1915.

Au cours de l'année 1911, la corporation de la cité de Hamilton manifesta le désir de faire l'extension de l'avenue Birch à partir de la ligne de ceinture de la *Hamilton Radial Electric Railway Company* à travers l'anse de Sherman.

Afin de faire cette amélioration civique il devint nécessaire de déterminer la nouvelle disposition des rails de la *Radial Company*; et l'affaire ayant été discutée par les autorités municipales avec la compagnie, la Commission a rendu l'ordonnance n° 15241 du consentement des deux parties; et cette ordonnance est l'unique preuve qui paraisse au dossier de la Commission d'une entente entre les parties en cause.

En vertu des termes de la dite ordonnance, la cité était obligée de construire l'extension projetée de l'avenue Birch à partir de son terminus actuel au nord jusqu'à la rue Gilkinson, et de remplir jusqu'au niveau de l'emplacement de la voie de la *Radial Company* ces portions de l'anse Sherman qui devront être occupées par la nouvelle voie de la compagnie tel que désigné sur le plan.

L'ordonnance stipulait de plus que le remplissage de la nouvelle voie étant terminé, la compagnie devait commencé, aussitôt que l'ingénieur en chef de la Commission aura déclaré l'emplacement de la voie comme étant permanemment sûr, le posage de ses rails sur la voie nouvellement tracée entre la rue Brant et la ligne principale de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc; et de transférer et céder ensuite à la corporation de la cité les titres à la possession de l'ancien emplacement de la voie coloré en rouge sur le plan. L'ordonnance touche à d'autres points qu'il n'est pas nécessaire de considérer dans le moment.

La ville ayant complété le remplissage de cette portion de l'anse Sherman nécessaire au nouvel emplacement de la voie de la *Radial Company,* a mis cette dernière en demeure d'y poser ses rails tel que décrété dans ladite ordonnance; et la compagnie ayant refusé de se conformer à cette demande, la cité a présenté à la Commission une requête demandant qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à la compagnie de construire sa nouvelle voie et de remettre les titres de possession de cette portion de l'ancien emplacement de la voie comprise maintenant dans les limites de la cité.

Comme résultat de cette requête à laquelle s'opposa la *Hamilton Radial Electric Company* alléguant que le remplissage de l'anse Sherman n'était pas suffisamment consolidé pour y permettre la construction de la voie, la Commission a rendu l'ordonnance n° 23219 enjoignant à la *Radial Company* de replacer ses rails d'après les termes de la première ordonnance, mais en rejetant sur la cité la responsabilité d'entretenir le nou-

vel emplacement jusqu'au moment où l'ingénieur en chef de la Commission sera d'opinion de la dégager de cette responsabilité.

Conformément à cette dernière ordonnance la *Radial Company* a posé une grande partie des nouveaux rails nécessaires mais a été dans l'impossibilité de compléter ses travaux à cause du fait que la voie de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* traverse une partie de l'emplacement de la voie appartenant à la *Radial Company* au moyen d'un pont surélevé dont les pilotis recourbés sont disposés de telle façon à ne pas gêner la circulation normale des voitures de la *Radial Company* sur la ligne ancienne mais empêchant cependant la réalisation du dernier projet; et la *Radial Company* par sa requête du 13 mai 1915 demande qu'une ordonnance soit rendue enjoignant à la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* de reconstruire ses chevalets en bois de manière à permettre de procéder au posage des rails tel qu'il est entendu dans le plan du nouveau tracé de la voie.

La compagnie *Toronto, Hamilton and Buffalo* allègue en réponse que la construction actuelle est bonne et suffisante et que cette reconstruction est demandée simplement dans le but de permettre à la *Radial Company* de remplir ses engagements avec la corporation de la cité; et que si la compagnie est dans l'obligation de reconstruire son pont à la demande de la *Radial Company,* la dépense de reconstruction devra être supporté par la cité de Hamilton ou par la compagnie requérante.

Il est de plus allégué que la compagnie a un droit de priorité sur la cité à l'endroit de la dite intersection, et que la première ordonnance a été rendue sur la requête de la cité qui devait entreprendre à ses propres frais l'extension de l'avenue Birch sous la voie ferrée au moyen d'un passage inférieur.

La cause a été entendue à une séance de la Commission tenue à Hamilton, le 17 juillet 1915. On a prétendu alors, en faveur des compagnies de chemins de fer, que le projet était entièrement une question d'amélioration civique, et vu que les pilotis recourbés devaient nécessairement être enlevés pour la réalisation de ce projet, toutes les dépenses à être encourues devaient être payées par la ville.

Il est bien vrai que la nouvelle disposition est due à l'action des autorités civiques et n'est nécessaire qu'en tant qu'elle forme partie d'un projet d'amélioration civique. Il est bien possible que si la question était envisagée en dehors de toute autre considération dont la Commission n'est pas encore saisie les dépenses pourraient être rejetées sur la cité. Mais l'entente convenue entre la *Radial Company* et la cité, comme le prouve l'ordonnance n° 15241, ne comporte pas, d'une manière générale, que la ville doive défrayer les dépenses des travaux. Elle oblige la cité à faire certains travaux particuliers mais elle ne l'oblige pas à défrayer les dépenses d'autres travaux qui peuvent dans la suite devenir nécessaires.

La Commission est dans l'impossibilité de dire si la question du changement subséquent des chevalets a été considérée. Si elle ne l'a pas été, elle aurait dû l'être parce qu'il était évident que ce changement deviendrait nécessaire. Dans tous les cas, en présence de cette difficulté évidente, la cité n'a pas été mise dans l'obligation de les changer ni d'avoir à payer pour les faire reconstruire. D'un autre côté, sans aucune prescription quelconque la protégeant sous ce rapport, la *Radial Company* consentit, à certaines conditions qui ont été remplies, de reconstruire sa ligne d'après un nouveau tracé. Je suis d'opinion, par conséquent, que la corporation de la cité ne peut pas être tenue à contribuer au coût de ces travaux.

Maintenant, passons à la *Radial Company* et à la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company.* Evidemment, la *Radial Company* possède ici un droit de priorité. Mais non seulement a-t-elle un droit de priorité au point d'intersection, mais la ligne de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* que l'on désire maintenant modifier, est située sur la propriété de la *Radial Company.*

La requête présentée par la *Radial Company* pour obtenir une autre disposition des pilotis recourbés du pont est raisonnable. Elle ne fait qu'offrir son terrain pour un usage raisonnable et utile et la compagnie de chemin de fer *Toronto, Hamilton et*

Buffalo devra reconstruire ces pilotis de manière à satisfaire le désir exprimé par la compagnie de chemin de fer électrique *Hamilton Radial.* La compagnie de chemin de fer *Toronto, Hamilton et Buffalo* devra entreprendre et terminer ces travaux dans un délai de 60 jours—à ses propres frais et conformément au plan n° E-557, déposé par la *Radial Company.*

DANS L'AFFAIRE D'UNE HALTE À JAVA.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 7 septembre 1915:

La Commission a reçu une requête demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir une halte à Java pour les trains du matin qui vont à l'est.

La question a été discutée avec la compagnie ainsi qu'avec les requérants.

Java est situé sur la ligne principale de la subdivision de Medecine-Hat et, à l'endroit de jonction où l'embranchement d'Empress est relié à la subdivision de Medicine-Hat. Il n'y a pas de chef ni de télégraphiste à cet endroit. L'inspecteur de la Commission fait rapport qu'il n'y a là aucun village, et les gens qui se trouvent dans ce district sont établis sur des fermes. Ces derniers ont à leur disposition la gare de Beverly sur la voie principale, à 2·7 milles à l'ouest de Java, et celle de Swift-Current à 6·0 milles à l'est.

Vu ces circonstances la Commission ne croit pas devoir obliger la compagnie à faire arrêter ses trains de voyageurs à parcours continu à cet endroit. L'inspecteur de la Commission dit que les chemins sont en bon état, et il ne semble y avoir aucune raison, à cause des avantages qui existent déjà à Swift-Current et à Beverly, qui nous permette d'émettre une ordonnance dans ce sens.

Les résidants de ce district sont cependant intéressés au service donné sur l'embranchement d'Empress. Le contour de l'embranchement d'Empress est de 6·9 milles à partir de la jonction Java d'un côté, et de 6 milles de Swift-Current, de l'autre. Il est raisonnable de demander à la compagnie de faire arrêter ses trains mixtes n°s 668 et 669 sur son embranchement d'Empress, à Java. Cette question a déjà été soumise à la compagnie et si la chose est nécessaire il sera émis formellement une ordonnance enjoignant à la compagnie de faire arrêter ces trains mixtes sur son embranchement d'Empress.

M. le Commissaire Goodeve approuve cette décision.

REQUÊTE DU VILLAGE DE MONT-LAURIER, QUÉ., POUR OBTENIR DES TRAVERSES SUR LA LIGNE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 9 septembre 1915:

Cette requête, portant de nombreuses signatures, expose que les requérants sont les propriétaires de certains lopins de terre situés à l'est du village et que la ligne du Pacifique-Canadien isole complètement ces dits lopins du village et que des passages pour l'utilité du public sont devenues nécessaires. On demande à la Commission d'ordonner la construction de passages à l'intersection des rues Ouellette, Des Belges et Lafontaine.

La compagnie de chemin de fer, dans sa réponse, allègue qu'ayant soigneusement étudié la question elle s'oppose à la construction de ces passages parce qu'ils seraient situés à des endroits dangereux; que les passages seraient à moins de 200 pieds à l'est de la voie d'évitement, et que ceux qui y passeraient s'exposeraient aux risques découlant des mouvements de manœuvre qui s'y font; et que les autres passages seraient situés pratiquement au centre du parc et seraient également dangereux. La compagnie allègue de plus que la requête est motivée en vue du développement futur de la

propriété dans le voisinage des rues pour lesquelles on demande de construire des passages et que dans le moment ceux-ci ne sont pas nécessaires pour l'utilité publique. La compagnie expose encore que si un passage était nécessaire ce serait un passage inférieur et qu'il devrait être construit par la municipalité.

Une inspection des lieux a été faite. A l'est de la voie (dans le district où l'on désire faire construire des passages), il y a actuellement treize maisons, et il y a un certain nombre d'autres lopins à bâtir qui ont été vendus mais sur lesquels il n'a été fait jusqu'à présent aucune amélioration. Il y a aussi dans le district une carrière qui semble être le centre d'un trafic considérable. Il n'y a, dans le moment, qu'un seul moyen d'atteindre le territoire en question, c'est par un passage que l'ingénieur de la Commission désigne sous le nom de passage privé situé immédiatement au nord de la gare. Ce passage semble avoir été construit pour servir de passage de ferme seulement. Il est situé à un endroit dangereux où il faut traverser les rails de trois voies. La vue est obstruée d'un côté par la gare, et de l'autre par les wagons sur la voie d'évitement. Il est évident que c'est un endroit beaucoup plus dangereux pour le croisement de la voie que là où il ne faudrait faire que le croisement des rails d'une seule voie au moyen d'un passage convenable.

Le public devrait avoir aussi accès à la propriété à l'est au moyen d'un passage sur le grand chemin au lieu de continuer indéfiniment à se servir de ce prétendu passage privé que l'on dit si dangereux.

D'un autre côté il n'est pas prouvé que le public ait besoin de passage aux trois rues mentionnées. La rue Ouellette est située entre les rues des Belges et Lafontaine qui en sont séparées de chaque côté par une bagatelle de 250 pieds.

Je crois que la requête doit être refusée quant aux rues Lafontaine et Des Belges, mais qu'une ordonnance doit être émise enjoignant de construire un passage supérieur à la rue Ouellette où il n'y a qu'une voie simple à traverser. La municipalité aura un titre nouveau au passage au-dessus de l'emplacement de la voie qui est la propriété de la compagnie, et le coût de sa construction et de son entretien doit donc être payé par la municipalité. Avec un passage convenable à la rue Ouellette le public pourra abandonner le passage désigné comme un passage privé. Les travaux devront être faits à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission et conformément aux stipulations réglementaires de la Commission.

Rapporté dans 18 *Can. Ry. Cas.*, 387. Approuvé par le sous-commissaire en chef Nantel.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE BRIGDEN, PAR W. B. LARROTT, AU SUJET DES INCONVÉNIENTS CAUSÉS À CE DISTRICT PAR LE NOUVEL HORAIRE DES TRAINS SUR L'EMBRANCHEMENT LOCAL DU M. C. RY.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 4 septembre 1915:

Une plainte a été reçue alléguant qu'au lieu d'avoir un train de voyageurs de première classe sur l'embranchement en question, lequel est l'embranchement de Saint-Clair, il y a maintenant deux trains intermédiaires. Une plainte a été aussi faite que le changement effectué dans la circulation des trains entre Saint-Thomas et Brigden n'est pas satisfaisant.

Avant le 3 mai 1915, le service se faisait comme suit:

Est.

Train de voyageurs 9.33 a.m., Saint-Thomas 10.30 a.m.
Train mixte 11.55 a.m., Saint-Thomas 3.55 p.m.
Train mixte 5.27 p.m., Saint-Thomas 8.10 p.m.

Ouest.

Train de voyageurs quittant Saint-Thomas 3.30 p.m., Brigden 5.27 p.m.
Train mixte quittant Saint-Thomas 6.30 a.m., Brigden 9.21 a.m.
Train mixte quittant Saint-Thomas 8.40 a.m., Brigden 12.55 p.m

D'après l'horaire devant prendre effet le 27 juin, le service devait être comme suit:

Est.

Train mixte 7.55 a.m., Saint-Thomas 10.45 a.m.
Train mixte 1.30 p.m., Saint-Thomas 5.35 p.m.

Ouest.

Train mixte quittant Saint-Thomas 3.50 p.m., Brigden 6.00 p.m.
Train mixte quittant Saint-Thomas 5.30 a.m., Brigden 9.50 a.m.

Dans cette plainte on alléguait encore que l'heure d'arrivée du train du soir à Brigden dérangeait le service de la poste, qu'il était impossible de voir à la correspondance des affaires et de l'expédier le matin suivant, retardant ainsi le courrier de 24 heures.

La réduction du nombre de trains est due à la réduction du trafic.

Les rapports couvrant la période de septembre 1913 à mai 1915, inclusivement, démontrent que pour le mois de mai 1915 les recettes du service de voyageurs par train-mille, sur les convois n°s 100 et 101 qui étaient uniquement des trains de voyageurs, ont été de 28 et 31 cents respectivement. Les convois n°s 102, 103, 104 et 105 désignés comme trains mixtes, accusent pour la même période une recette provenant du transport des voyageurs de 9, 11, 12 et 1 cent respectivement, par train-mille. Pendant l'année comprise dans les statistiques des chemins de fer du gouvernement pour 1914; la moyenne des recettes du service des voyageurs par train-mille a été de $1.71 par mille.

De janvier à juin 1915, les recettes totales provenant du transport des voyageurs sur tout l'embranchement ont été de $8,889.94. Pendant le mois de juin 1915 le nombre de voyageurs transportés a été de 3,479, avec un revenu total de $1,409.12, soit une recette de 21 cents par mille. Du 1er au 15 juillet, inclusivement, 1,951 voyageurs ont été transportés, donnant un reveu de $870.54, soit une recette de 25 cents par mille.

La Commission s'est mise en communication avec le ministère des Postes en vue d'améliorer le service de la poste en faisant installer un service postal au moyen d'un sac fermé sur le train de l'est qui doit passer à Brigden vers 1.30 ou 2 p.m. La question a été étudiée par le ministère des Postes qui répond que la dépense encourue par un tel service n'est pas justifiée.

Vu les conditions présentes du trafic des voyageurs sur cet embranchement la Commission ne croit pas devoir ordonner une extension du service pour le moment.

Le service du trafic de la Commission s'est occupé du réajustement des heures d'arrivée et de départ des trains. Le réajustement est aujourd'hui terminé. L'horaire des trains tel qu'il existe aujourd'hui, devant prendre effet le 12 août, est le suivant:

Est.

Mixte, Brigden 8.03 a.m., Saint-Thomas 10.40 a.m.
Mixte, Brigden 2.25 p.m., Saint-Thomas 6.40 p.m.

Ouest.

Mixte, quittant Saint-Thomas 6.30 a.m., Brigden 10.40 a.m.
Mixte, quittant Saint-Thomas 3.20 p.m., Brigden 5.42 p.m.

Considérant pleinement le trafic qui se fait la Commission ne voit pas comment ce service peut être amélioré dans le moment.

Le Commissaire en chef Drayton approuve ce qui précède.

DANS L'AFFAIRE DES TAUX ET DU CANAL DE PANAMA.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 15 septembre 1915:

Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Nord-Canadien et Pacifique-Canadien ont soumis un exposé relativement à l'effet de la con-

currence que leur fait le canal de Panama au point de vue du trafic transcontnental aux Etat-Unis et au Canada.

Il n'y a aucun doute concernant l'existence d'une concurrence commerciale et du désarroi du trafic général dans les affaires transcontinentales résultant de l'ouverture du canal.

La déclaration des compagnies de chemins de fer est complètement confirmée par l'association des manufacturiers du Canada ainsi que par les chambres de commerce de Toronto et de Montréal.

Il n'y a aucun doute du tout que l'échelle de taux que les compagnies de chemins de fer peuvent établir dans le but de permettre aux manufacturiers et aux expéditeurs de l'Ontario et de l'est du Canada en général de continuer leurs affaires comme par le passé semble être une question d'intérêt national. Que cette échelle de taux soit décidée ou non, c'est entièrement l'affaire des compagnies. La Commission ne peut faire d'ordonnance à ce sujet. Cependant, si ces taux sont mis en vigueur, ils ne seront pas censés donner une idée de l'importance du service, mais seront considérés comme nécessaires uniquement et simplement dans le but de permettre au trafic de l'est à l'ouest de se faire comme auparavant.

La Commission ne prend dans le moment aucune décision qui pourrait en quelque façon que ce soit porter préjudice à toute requête qui pourrait être présentée plus tard par tout expéditeur ou localité intéressée dans le but de faire mettre de côté l'échelle de taux projetée en raison d'une injustice quelconque qui pourrait en résulter, mais en considérant une telle requête la Commission n'interprétera pas, comme on l'a expliqué précédemment, l'échelle de taux projetée comme un tarif devant s'appliquer d'une manière générale ou donner la moindre idée de la justice des taux exigés entre des endroits non affectés par la concurrence du Panama. En d'autres termes, le nouveau tarif mis en vigueur sera censé ne porter aucun préjudice quant à la position des compagnies de chemins de fer advenant toute requête qui pourrait être présentée à l'avenir.

Le sous-commissaire en chef Nantel et M. le commissaire Goodeve approuvent le jugement.

Jugement de M. le commissaire McLean:

Les stipulations insérées dans les présentes ne porteront aucun préjudice aux réclamations qui pourront être faites plus tard par les parties intéressées. Avec cette entente je ne vois aucune objection à la mise au dossier par les compagnies de chemins de fer de leur échelle de taux projetée, mais à condition qu'il soit clairement compris que la sanction de la Commission n'est préalablement pas essentielle à une action de ce genre et que les droits garantis par les statuts aux parties intéressées ou affectées ne seront d'aucune façon quelconque lésés.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN, EN VERTU DE L'ARTICLE 258 POUR FAIRE APPROUVER LES PLANS DE SA GARE PROJETÉE POUR LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES À NORTH-BAY, ONT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 22 septembre 1915:

Cette cause a été entendue à une séance de la Commission tenue à Toronto, le 6 juillet 1915.

Bien que de prime abord la requête de la compagnie semble demander simplement l'approbation de sa gare projetée pour les voyageurs et les marchandises la question devint plus embarrassante à cause de la position prise par la compagnie lors de l'audition de la cause. L'avocat de la compagnie déclara:—

> Je crois que les plans soulèvent très peu d'objection. Je pense que ces plans sont conformes aux plans réglementaires des stations pour voyageurs et des hangars à marchandises et sont amplement suffisants pour les fins désirées.

Il y a, cependant, quelque chose qui nous arrête, avant de commencer ces travaux, même en supposant que la Commission approuve ces plans: c'est qu'en vertu d'une entente conclue avec la ville de North-Bay, au mois d'août 1913, il y a une clause, la clause n° 11, qui se lit comme suit:

La compagnie s'engage et consent à ne pas faire de manœuvres d'aiguillage ou de formation de trains, entre la rue Front et la rue Fisher.

Nous avons toujours interprété cette clause n° 11 comme voulant dire la prohibition de manœuvres d'aiguillage pour la formation des trains. Nous n'avons jamais eu l'idée ni compris qu'on insisterait pour lui donner le sens que toute circulation de wagons serait prohibée dans la région désignée.

L'avocat déclara de plus que si la ville insistait pour faire interpréter cette clause en ce sens, la compagnie se verra dans l'obligation de retirer sa requête.

On lit encore en partie dans le rapport:

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Vous avez le droit de réserver un wagon. Nous distinguons toujours entre réserver et garer. Je ne suppose pas que M. McKay ait jamais voulu qu'aucun marchand ne pourrait avoir un wagon sur cette ligne; ce qu'il veut, c'est qu'il n'y ait aucun mouvement pour la formation de trains, leur garage ou autre chose.

M. RUEL: J'ai soumis cet arrangement à North-Bay comme solution des difficultés qu'il y a entre nous, et je ne vois pas du tout ce qu'il peut y avoir là de déraisonnable. Je consens volontiers à ce que toutes les clauses de l'arrangement figurent dans une ordonnance de la Commission.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Pourquoi obtiendriez-vous plus que ce que vous avez maintenant? Pourquoi ne pas laisser la chose telle qu'elle est? Quelle idée pouvez-vous avoir de réserver un wagon pour quelqu'un qui en a besoin, M. McKay?

"M. MCKAY: Il n'y a là aucune difficulté, mais ce que nous ne voulons pas c'est d'avoir en cet endroit une cour à marchandises, ce qui nuirait à tous les environs. La condition expresse stipulée alors par la ville était qu'il n'y aurait qu'un simple passage des trains et une station ornementale."

"M. RUEL: Ce n'est pas exact."

"M. MCKAY: Vous vous trompez. J'étais présent, moi-même."

"M. RUEL: M. Phippen était là. Le rapport n'en fait pas mention."

La position prise par M. McKay, qui comparaissait pour la ville, était très claire. En ce qui concerne la clause du contrat, voici ce qu'il a dit:

"La ville de North-Bay insiste. Nous ne croyons pas qu'un contrat par écrit, passé après que plusieurs demandes eurent été soumises à la Commission, et dont toutes les clauses avaient été considérées et discutées à fond, doit être annulé tout simplement parce que le *Canadian-Northern* s'en vient nous dire: Ce n'est pas ainsi que nous entendons la langue anglaise."

Et, plus loin:

"Si ce n'eût été que ce contrat, vous n'auriez jamais obtenu cet emplacement dans cette partie de North-Bay. Non seulement la ville, mais le gouvernement et l'école normale et d'autres intérêts étaient opposés à cela, et vous n'auriez jamais fait approuver cet emplacement si cette clause n'avait pas été introduite. Comment a-t-on pu réellement penser à changer un quartier domiciliaire de North-Bay en une cour à marchandises!"

Le différend entre les parties est bien défini. Le débat ne roule pas tant sur l'emplacement de la station ou de la gare-marchandises que sur le développement subséquent d'une cour à marchandises en cet endroit, avec accompagnement obligé de voies de garage, le *Canadian-Northern* désirant d'une part avoir toute liberté d'action, et la ville insistant sur l'observation du contrat.

Bien qu'on ait fait remarquer à l'audience qu'il y avait une distinction à faire entre réserver et garer des wagons, de telle sorte que la clause comprenant le garage n'empêcherait pas de réserver un wagon pour toute industrie qui pourrait en avoir besoin pour charger et décharger à la gare-marchandises, sur refus de la Commission d'annuler le contrat, la compagnie retira sa demande.

Le différend a été l'objet d'autres négociations entre la compagnie et la ville; et, comme la ville maintenait ses premiers dires, la compagnie a demandé à la Commission que sa demande fût considérée à nouveau, et qu'une sentence définitive fût rendue à ce sujet.

La Commission n'annulera pas le contrat, soit en totalité ou en partie, sur demande de la compagnie.

Quelle que puisse être la situation, en ce qui concerne le droit du public de faire usage des "facilités" de chemins de fer et le droit statutaire de la compagnie à l'égard du public, il sera pleinement temps de s'occuper de ces questions quand elles se présenteront.

Nous ne croyons pas, d'après le présent rapport, que la Commission puisse en quelque façon que ce soit rejeter l'effet du contrat. Pour exécuter son devoir à l'égard du public, la compagnie est tenue d'ériger une station et une gare-marchandises à North-Bay. Même, le contrat avec la ville stipule expressément l'érection d'une station au centre de la rue Fraser, l'emplacement même que la compagnie demande maintenant d'approuver. Le contrat ne parle aucunement d'une gare-marchandises.

M. Spenser, qui est le principal officier de la Commission, connaît très bien les lieux ainsi que les conditions à North-Bay, et il fait rapport que l'emplacement proposé est satisfaisant pour la gare-marchandises, et à l'endroit voulu pour la commodité du public. L'ingénieur en chef de la Commission, en considérant la chose au point de vue de son métier, en est aussi arrivé à la même conclusion.

Une ordonnance peut donc être rendue, approuvant la gare proposée pour voyageurs et marchandises, mais l'obligation de la compagnie par contrat doit être comprise comme n'étant en rien amoindrie et les droits de la corporation en vertu du contrat de 1913 ne doivent être en rien lésés.

M. le commissaire McLean approuve ce jugement.

DEMANDE FAITE PAR LA LONDON RAILWAY COMMISSION POUR AUTORISATION D'EXPROPRIER LE LOT UN SUR LE CÔTÉ SUD DE LA RUE PHILIP ET LE LOT UN SUR LE CÔTÉ NORD DE LA RUE TRAFALGAR, LONDON, ONT.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 22 septembre 1915:

Cette demande fut contestée par le propriétaire foncier, Maurice Gootson, et la cause fut entendue à une séance de la Commission tenue à Ottawa le 14 septembre 1915.

Il a été exposé à l'audience que certains terrains étaient nécessaires pour des fins légitimes de chemin de fer, pour érection de remises de wagons, et que les lots avoisinants de chaque côté étaient déjà la propriété de la *London Railway Commission.*

M. Hill, qui a comparu pour le propriétaire, en contestant la demande, a déclaré que son client avait déjà érigé sur les terrains dont on demandait l'expropriation des constructions d'une valeur de $15,000, et avait édifié un commerce considérable d'articles de rebut, et que le résultat de l'expropriation entraînerait tout simplement la confiscation de ce commerce, car il n'y avait pas d'autres terrains qui pouvaient convenir à London. M. Hill demandait que l'ingénieur de la Commission fît une enquête tant au sujet des terrains en question que des terrains avoisinants, aux fins de savoir si le lot sur le côté nord de la rue Philip ne pourrait pas être acquis en portant moins atteinte aux droits particuliers qu'en s'emparant ainsi des terrains de son client.

Le jugement fut réservé, en attendant de recevoir le rapport de l'ingénieur. L'ingénieur en chef de la Commission fait maintenant rapport ainsi qu'il suit:—

"Il s'agit ici d'une demande pour exproprier les terrains d'un certain Gootson, qui se sert de ces terrains pour y entasser des articles de rebut. Gootson allègue que d'autres terrains pourraient être obtenus dans le voisinage qui feraient aussi bien l'affaire sans le déranger, et il a parlé du terrain entre les rues Nelson et Philip. On a construit là nombre de petites maisons, et ces terrains sont un peu plus élevés que la voie du chemin de fer, ce qui exigerait des travaux d'excavation. Le point principal à considérer est que si les remises de wagons étaient érigées sur ces terrains le branchement d'aiguillage se trouverait traverser les voies de la compagnie de tramways de London à la rue South. Cela ne serait pas désirable, et je suis par conséquent, d'avis, après avoir pris toutes choses en considération, que les terrains Gootson sont les seuls qui conviennent pour les remises de wagons, et que la demande d'autorisation devrait être accordée."

Le rapport confirme les conclusions auxquelles en est arrivée la Commission en se basant sur les faits exposés à l'audience.

Quand cela est possible, les terminus de chemins de fer devraient toujours être établis en ayant en vue les prolongements nécessaires, sans léser indûment les droits des propriétaires. La rue Trafalgar, que les plans indiquent comme étant au sud des terrains en question, n'a jamais été tracée, et les terrains situés au sud de la rue Trafalgar sont déjà la propriété de la ville ou de la commission de London, de sorte que tout prolongement qu'il pourrait être nécessaire de faire à l'avenir peut être fait à très peu de frais et sans nuire en rien aux droits de particuliers. Les mouvements des wagons allant à ou venant des remises peuvent devenir considérables, et le trafic de la compagnie de tramways de London ne devrait pas être inutilement embarrassé en mettant les remises à l'endroit demandé par le propriétaire foncier. Il n'y a rien dans le rapport démontrant qu'aucun dommage que pourrait souffrir ce propriétaire ne pourrait pas être convenablement compensé par dommages recouvrables en vertu de la loi.

M. le commissaire Goodeve partage cet avis.

RÉCLAMATION DU BOARD OF TRADE DE LONDON, ONT., CONTRE LA PRÉFÉRENCE TÉMOIGNÉE À L'ÉGARD DE TORONTO, AU DÉTRIMENT DE LONDON, EN CE QUI CONCERNE LES TARIFS DE MESSAGERIES.

Jugement de M. le Commissaire McLean, 24 septembre 1915:

Dans la réclamation présentée par le *Board of Trade* de London, il est allégué qu'une préférence est témoignée à Toronto, au détriment de London, en ce qui concerne les tarifs de messageries. A l'appui de cette réclamation, les exemples suivants sont donnés:

Tarifs de messageries:	Toronto à Brantford, 63 milles, 50 c.
"	London à Brantford, 50 milles, 60 c.

A l'audience, des détails supplémentaires concernant ladite préférence ont été soumis dans l'énoncé suivant:

Tarifs de messageries:	Toronto à Brantford, 58 milles, 50 c.
"	London à Brantford, 56 milles, 60 c.
"	Toronto à Woodstock, 88 milles, 60 c.
"	London à Woodstock, 27 milles, 40 c.
"	Toronto à Ingersoll, 97 milles, 75 c.
"	London à Ingersoll, 20 milles, 40 c.
"	Toronto à Tillsonburg, 96 milles, 75 c.
"	London à Tillsonburg, 40 milles, 50 c.
"	Toronto à Berlin, 63 milles, 60 c.
"	London à Berlin, 59 milles, 60 c.
"	Toronto à Paris, 71 milles, 60 c.
"	London à Paris, 48 milles, 50 c.

Dans la réclamation présentée il a été allégué que les compagnies de messageries prétendaient que les tarifs de Toronto étaient plus bas parce qu'il y avait plus d'affaires. Dans leur réponse, les compagnies ont prétendu que le chiffre d'affaires n'était pour rien dans l'abaissement des tarifs.

Lors de l'enquête conduite par la Commission, une revision des tarifs a été faite. La revision du tarif réglementaire amena l'abaissement des excédents. Dans un grand nombre de cas, les tarifs en vigueur étaient dus à des conditions spéciales ou un accident quelconque dans le développement du tarif plus bas que les tarifs réglementaires approuvés. Les tarifs ont été vérifiés, et nous avons pu nous convaincre qu'il y a un nombre considérable de taux qui, par suite de conditions spéciales, sont plus bas que ceux du tarif réglementaire. A l'époque où les taux réglementaires furent approuvés, les compagnies de messageries désiraient égaliser les taux existants; mais la Commission prétendit que les taux existants ne devaient pas être augmentés. Il y a donc, par conséquent, disproportion dans les tarifs demandés, ainsi que le démontre l'énoncé ci-haut.

Les compagnies de messageries ont annoncé qu'elles étaient disposées à faire disparaître la préférence dont on se plaignait en ramenant tous les taux, dans la section en question, au type réglementaire. Le résultat de cela serait la majoration d'un bon nombre de tarifs affectant des endroits dont les situations ne nous ont pas été exposées.

Bien qu'à l'égard de certains endroits particuliers, il existe certainement une différence en ce qui concerne la base servant à établir les tarifs, il n'est pas démontré que les marchands de London, au nom desquels se fait la réclamation, en souffrent des dommages.

Un simple exposé de tarifs ne démontre pas de façon concluante qu'il puisse y avoir une préférence injuste ou indue. Il faudrait prouver quel est le mouvement du trafic, et quels effets résultent. En outre, la préférence doit être telle qu'elle puisse être un véritable détriment. Dans l'état tabulaire soumis, tout ce dont on se plaint c'est que la base servant à établir le tarif de Toronto est moins élevée pour une plus longue distance. Il n'a pas été, cependant, en rien établi que les affaires qui appartiennent naturellement aux marchands de London leur avaient été enlevées par suite des tarifs moins élevés qui régnaient à Toronto. En d'autres termes, il n'a pas été démontré que des affaires qui prendraient naturellement la direction de London étaient allées à Toronto par suite de la différence des tarifs.

Les tarifs pour distances équivalentes en dehors de Toronto et de London ont été vérifiés et il semblerait, d'après l'état suivant, que ces tarifs sont les mêmes pour les mêmes distances:

Toronto à Woodstock, 88 milles, 60 c.
London à Hornby, 87 milles, 60 c.
Toronto à Ingersoll, 97 milles, 75 c.
London à Belle River, 95 milles, 75 c.
Toronto à Tillsonburg, 96 milles, 75 c.
London à Streetsville, 94 milles, 75 c.
Toronto à Berlin, 63 milles, 60 c.
London à Guelph, 73 milles, 60 c.
Toronto à Paris, 71 milles, 60 c.
London à Hamilton, 75 milles, 60 c.

On a rappelé le fait que dans un très grand nombre de cas les tarifs demandés sont moins élevés que ceux qui devraient naturellement être applicables si les taux réglementaires étaient en vigueur. A l'appui de cela, les sommaires suivants indiquent les cas où dans le mouvement des marchandises venant de London, London peut atteindre divers points à des taux moins élevés que les taux réglementaires:

(1) *Tarif demandé, 75c., et tarif réglementaire, 90c.*—Summerville, Islington, Lambton, Toronto-Ouest, Parkdale, Toronto-Nord, Toronto, Snelgrove, Mooretown, Corunna, Courtright, Watson, Sombra, Windsor, Cooksville, Dixie.

(2) *Tarif demandé, 60c., et tarif réglementaire, 75c.*—Guelph Junction, Campbellville, Christies, Milton, Hornby, Lisgar, Fergus, Elora, Moffat, Corwin, Arkell, Prison-Farm, Guelph, Harriston.

(3) *Tarif demandé, 50c., et tarif réglementaire, 60c.*—Dumfries, Galt, Chatham, Leslie.

(4) *Tarif demandé, 40c., et tarif réglementaire, 50c.*—Woodstock, Innerkip, Blandford, Drumbo, Wolverton, Putnam, Harrietsville, Glencoe, Newburg.

Si l'on essayait de mettre au niveau réglementaire tous les taux qui sont présentement moins élevés que ce niveau, il s'ensuivrait une véritable dislocation des tarifs, et il ne semble pas non plus que les expéditeurs en retireraient aucun avantage appréciable.

En l'absence de toute preuve que les tarifs actuels opèrent au détriment des marchands de London en leur enlevant des affaires qui iraient normalement à eux, et en les transférant à Toronto, la Commission ne peut réellement pas voir que la situation actuelle établisse une différence injuste.

Le commissaire en chef Drayton confirme ce jugement.

GARE UNION, TORONTO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 24 septembre 1915:

La question d'accommodation que la compagnie du Grand-Tronc est tenue de fournir au *Canadian-Northern,* à la gare Union de Toronto, a été soumise plusieurs fois à la Commission. Apparemment, ce qui fait le fond de la présente difficulté, ou du moins la raison pour laquelle la question a été soulevée, c'est le non-paiement de comptes présentés et les différends dont ces comptes ont été l'objet.

Les droits du *Canadian-Northern* semblent avoir été à l'origine assurés par l'ordonnance 358, en date du 23 février 1905, dont le paragraphe 6 se lit comme suit:

"La compagnie demanderesse doit prendre les dispositions nécessaires dans la présente gare Union pour les trains de voyageurs et le trafic de la compagnie de la Baie James dès que ladite compagnie le demandera, et jusqu'à ce que la nouvelle gare Union par les présentes autorisée soit terminée et prête au service, laquelle accommodation devra être payée par la compagnie de la Baie James à telles conditions qui peuvent être convenues entre elle et la compagnie demanderesse; et advenant que les compagnies intéressées ne peuvent pas s'entendre sur la somme devant être payée et sur les autres termes et conditions, les points en litige doivent être réglés par ordonnance de la Commission."

On en arriva à une entente le 7 novembre 1906. Le paragraphe 5 du mémorandum qui en fait foi se lit comme suit:

"Ce qui suit est établi comme arrangement temporaire, savoir:—

"Le *Canadian-Northern Ontario* a le droit de faire circuler ses trains de voyageurs, allant à et venant de la gare Union de Toronto, sur les voies du Grand-Tronc allant à et venant dudit point de raccordement entre les lignes aux cours de marchandises du *Canadian-Northern Ontario* aux conditions habituelles se rapportant à des droits semblables accordés par une compagnie à une autre. Pour ledit droit, le *Canadian-Northern Ontario* devra faire au Grand-Tronc les paiements suivants, savoir:—

"Pour usage des voies du Grand-Tronc durant ledit arrangement temporaire, les taux seront un dollar pour chaque wagon bagages, postes, messageries, voyageurs ou pullman entrant dans la Gare Union, et les mêmes taux seront en vigueur pour chaque wagon partant de la station, et subordonnément au consentement du Pacifique-Canadien il y aura une autre imposition de un dollar pour chaque pareil wagon pour usage et service de la gare, le total des frais à la charge du *Canadian Northern Ontario* étant de deux dollars pour chaque pareil wagon pour usage des voies et usage

et service de ladite gare, dans chaque direction, à l'arrivée et au départ des wagons de la gare."

"6. Les paiements ci-dessus mentionnés doivent couvrir tous les frais à la charge du *Canadian Northern Ontario*, en vertu du présent arrangement temporaire, y compris part des frais d'entretien, frais d'exploitation, usage de la gare, y compris aiguilleurs, buralistes et autres employés, le loyer, et en considération desdits paiements le *Canadian Northern Ontario* devra avoir droit à tous services et toutes accommodations convenables."

Le memorandum stipule en outre que le contrat de Winnipeg intervenu entre le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc-Pacifique, concernant les obligations en cas de dommages et accidents, doit être applicable à la situation de Toronto.

Une demande en commun fut faite dans la suite par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien priant la Commission de déterminer la somme que devait payer le *Canadian-Northern* et réglant aussi d'autres conditions.

Le jugement de la Commission, en date du 1er juin, refusa d'obtempérer à cette demande, qui comportait augmentation des paiements à la charge du *Canadian Norther,* et enjoignit qu'il fallait s'en tenir à l'arrangement du 7 novembre 1906. Dans son jugement, la Commission ne détermina en aucune façon la question de savoir si les taux fixés par l'arrangement étaient justes; mais, reconnaissant que ledit arrangement n'avait qu'un caractère temporaire, elle détermina de le continuer jusqu'à ce que la Gare Union fut terminée.

Le jugement fut mis à exécution par l'ordonnance 7199, qui stipule que le *Canadian-Northern* devra indemniser le Grand-Tronc pour l'usage de la présente Gare Union et de ses cours, la somme convenue entre ces compagnies figurant au contrat du 7 novembre 1906.

Aucune autre demande ne fut faite à la Commission avant mars 1915, alors que le *Canadian-Northern* allégua que le Grand-Tronc avait notifié à cette compagnie que le et à compter du 26 mars il ne verrait plus à s'occuper du matériel et des locomotives de trains de voyageurs arrivant à la gare Union.

La Commission rendit alors une ordonnance *ex-parte* enjoignant que les services et les accommodations accordées au *Canadian-Northern* à la gare Union fussent continués jusqu'à ce qu'on eût pu en délibérer à une audience, laquelle eut lieu à Toronto le 30 mars 1915.

A cette audience, les points invoqués par le Grand-Tronc étaient que le *Canadian-Northern* n'avait pas payé un seul compte depuis mars ou avril 1907. D'un autre côté, le *Canadian-Northern* alléguait que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas payé au *Canadian-Northern* un seul sou de loyer à Edmonton depuis le 22 novembre 1909. M. Fritch exposa que comme la compagnie de chemin de fer, le *Canadian-Northern* ne devait pas au Grand-Tronc autant que le Grand-Tronc devait au *Canadian Northern.* M. Fritch déclara aussi ce qui suit:

"Nous sommes consentants à payer leurs comptes promptement dès que ces comptes nous seront rendus."

Et un avis fut émis à l'audience pour une continuation temporaire du service jusqu'à ce que l'ingénieur en chef de la Commission et le chef d'exploitation eussent pu s'enquérir de tout ce qui en était à la gare Union.

Le 15 avril, le chef d'exploitation présenta son rapport sur les conditions, lequel rapport fut approuvé par l'ingénieur en chef.

Le chef d'exploitation énonce dans ce rapport, qu'après en avoir conféré longuement avec la compagnie, il constate que le Grand-Tronc ne soulève aucune réclamation sur la question du service à la gare Union ou à propos du mouvement des trains du *Canadian-Northern* entre Don Junction et la gare Union, et fait observer que, par suite, il ne saurait être question qu'un service public soit affecté. Il recommande donc que le cas doit appartenir à la classe de ceux qu'il appartient plutôt aux compagnies de chemins de fer de régler entre elles.

Des exemplaires du rapport furent envoyés aux deux compagnies, et le 27 avril le Grand-Tronc demanda que la cause fût entendue par la Commission le 4 mai 1915, en alléguant qu'aucune ouverture n'avait été faite par le *Canadian-Northern.* La cause fut en conséquence inscrite pour le jour dit.

Sur réception d'une lettre de M. Fritch annonçant que sa compagnie était prête à rencontrer le Grand-Tronc, aux fins de pouvoir en arriver à un arrangement, la cause fut rayée de la liste.

Il semblerait qu'il ne s'ensuivit aucune négociation entre les compagnies, et que rien ne fut fait, sauf que les deux compagnies écrivirent à la Commission prétendant que chacune devait à l'autre des sommes considérables. Le 3 septembre, les choses en arrivèrent de nouveau à une phase critique lorsque le Grand-Tronc refusa au *Canadian-Northern* de lui laisser prendre de l'eau pour laver ses wagons, et lui interdit aussi la pose de conduites d'eau sur ses terrains. Le *Canadian-Northern* demanda alors une ordonnance l'autorisant à prendre de l'eau. L'ordre de continuer le service de l'eau fut donné par la Commission le 10 septembre, et la cause fut inscrite pour le 14 septembre.

A cette audience, M. Fritch annonça qu'une assemblée des officiers des deux compagnies avait eu lieu, et qu'après enquête il avait été constaté que le *Canadian-Northern* devait au Grand-Tronc $1,364,912, et que le Grand-Tronc devait au *Canadian-Northern* $1,104,955, ce qui laissait au crédit du Grand-Tronc un solde de $259,957, sujet à de nouvelles réductions découlant de la situation à Edmonton.

M. Fritch ajouta:

> "La promesse fut faite au Grand-Tronc que peu après le 1er août nous donnerions au Grand-Tronc un acompte assez considérable. Notre vice-président, M. Hanna, ne fait que revenir de l'Ouest, où il s'était rendu il y a quelques semaines, et c'est bien son intention de donner suite à cette promesse, du moins dans la mesure où il s'agit de l'arrangement financier."

Le rapport du chef d'exploitation n'a pas été contesté par le Grand-Tronc; de sorte que le droit du *Canadian-Northern* de faire circuler ses trains le long du front et dans la gare Union n'est pas du tout en question. D'un autre côté, il est confirmé par l'arrangement auquel le Grand-Tronc est maintenant prêt à devenir partie, ainsi qu'en fait foi le télégramme de M. Kelley à M. Fritch:

> "Nous permettrons sans frais le mouvement de vos wagons-voyageurs vides à la gare Union de Toronto jusqu'au parc que vous projetez d'établir à Rosedale, et aussi le mouvement de vos wagons-voyageurs vides, de Rosedale à la gare Union, quand ces wagons sont destinés à la formation de trains partant de cette gare, ledit arrangement devant continuer à titre temporaire, en même temps que l'usage que vous faites actuellement de la gare Union, et subordonnément aux mêmes restrictions."

Ce télégramme était en réponse à une dépêche de M. Fritch à M. Kelley demandant si la voie libre de frais serait accordée pour matériel vide allant à ou sortant de la gare Union.

Il a semblé à la Commission qu'il en coûterait bien moins au *Canadian-Northern,* et qu'on éviterait de traverser inutilement les différents passages à niveau, si tout le travail du nettoyage des wagons, de la fourniture du charbon et de la formation des trains était continué par le Grand-Tronc, en vertu de l'arrangement verbal que l'on disait que les compagnies avaient consenti.

Bien que M. Chisholm, qui comparaissait pour le Grand-Tronc, ait prétendu que la Commission n'avait jamais déclaré qu'elle pouvait ordonner à une compagnie de fournir du charbon ou même de l'eau à une autre compagnie, des instructions furent données que la fourniture de l'eau devait être continuée, en considération de $10 par

mois payés par le *Canadian-Northern;* et le *Canadian-Northern* fut prié de définir exactement ce qu'il voulait que le Grand-Tronc fît et à quel prix, tout en renseignant la Commission sur la question des paiements et en annonçant quels versements seraient payés en acompte.

M. Fritch a depuis communiqué à la Commission les détails du service requis, y compris un tarif des prix demandés. Ce service comprend, non seulement le nettoyage des wagons de toute sorte et des essieux, mais aussi la fourniture de la glace, de l'eau, des huiles lubrifiantes et éclairantes, des chiffons, des mèches de lampes, des accessoires de lampes, et l'inspection des freins à air comprimé. Ce service comprend aussi certaines réparations.

Cependant, la communication ne mentionne pas le paiement des arrérages, qui sont assez considérables, bien que cependant moins élevés que ceux réclamés à l'origine. M. Fritch ayant été prié par écrit de demander à sa compagnie de soumettre un état exposant ce qu'elle se propose de faire au sujet de ces paiements au Grand-Tronc, a informé la Commission qu'il lui était impossible d'indiquer la date ou la somme exacte que sa compagnie était en mesure de verser, mais que c'était l'intention de faire bientôt tout ce qui serait possible pour verser un acompte substantiel sur ce qui était dû pour la cour de la gare Union.

Dans ces circonstances, la Commission se voit dans l'impossibilité de rien faire de plus pour aider le *Canadian-Northern.* La conséquence est que les trains du *Canadian-Northern* vont continuer à aller à la gare Union et à en revenir comme auparavant, mais que les services que le Grand-Tronc a déjà rendus au *Canadian-Northern,* à part toute ordonnance de la Commission, tels que la fourniture de l'eau pour le nettoyage du matériel et les réparations, vont être discontinués.

Je regrette ce résultat, car le Grand-Tronc serait en mesure de continuer ces services à bien moins de frais que le *Canadian-Northern.* Mais, considérant la négligence, ou peut-être l'impuissance du *Canadian-Northern* de verser au Grand-Tronc au moins un acompte substantiel sur ce qu'il devait, je suis d'avis qu'il est impossible que la Commission ajoute quoi que ce soit aux ordonnances déjà rendues.

Une autre conséquence est que le matériel vide du *Canadian-Northern* sera mis en mouvement de la gare Union à ses propres cours aux conditions convenues par M. Kelly dans son télégramme.

Les commissaires McLean et Goodeve approuvent ledit jugement.

DEMANDE DE D. G. MATHIAS POUR UN TARIF DE $1.10 SUR LES FRUITS SECS VENANT DE SAN FRANCISCO, CAL., À FORT-WILLIAM, ONT.

Jugement de M. le commissaire McLean, 24 septembre 1915.

A la séance de la Commission à Fort-William, M. Mathias a exposé qu'un tarif de $1.10 existait jusqu'à Winnipeg, et qu'on demandait le même tarif pour Toronto. Le demandeur était d'avis que le tarif de $1.22½ jusqu'à Fort-William était excessif. La question fut soulevée sans qu'on en eût délibéré avec les chemins de fer, et l'occasion leur fut ainsi offerte d'adresser leurs réponses par écrit.

Les taux de San Francisco en allant vers l'est se trouvent dans les tarifs C.R.C. n° 320, I.C.C. n° 976, et leurs suppléments; C.R.C. n° 321, I.C.C. n° 378, et leurs suppléments. Ces tarifs sont soumis par le *Transcontinental Freight Bureau.*

Les points de départ sont disposés par groupes, comme A.B.C. et D.A., et la description sommaire de ces groupes est comme suit:

Groupe A.—Points divers dans la Californie, sur la grande ligne du *Southern-Pacific,* au nord de et y compris Lathrop, San José, Stockton et Tracy.

Groupe D.—Points spécifiquement désignés comme *California terminals.*

Groupe C.—Pointe dans l'intérieur de la Californie, du Nevada et de l'Utah.

D'après le tarif C.R.C. 320 ci-dessus mentionné, les points de destination concernés sont situés dans le Minnesota, le Dakota-Nord, le Dakota-Sud et le Manitoba. Ces points sont groupés en quatre groupes distincts.

Groupe 1.—Points spécifiés dans le Dakota-Nord et le Minnesota, qui pour la plupart sont sur le *Northern-Pacific*. Les taux du groupe A s'appliquent à ces points.

Groupe 2.—Comme un grand nombre de points dans le Dakota-Nord, le Dakota-Sud et le Minnesota, situés non seulement sur le *Northern-Pacific,* mais aussi sur les autres lignes traversant ce territoire. Les taux des groupes B et C s'appliquent à ces points.

Groupe 3.—Couvre les points suivants dans le Manitoba: Cartier, Christies, Emerson, Emerson-Jct., Glenlea, Letellier, Morris, Portage-Jct., Sainte-Agathe, Saint-Jean, Saint-Norbert, Silver-Plains, Union-Point, Winnipeg.

Goupe 4.—Comprend les points suivants, outre les points figurant dans le groupe 3: Dominion City, Niverville, Otterburne, Saint-Boniface, Saint-Jean-Baptiste, Whittier-Junction.

Les taux du groupe A ne s'appliquent au groupe 3 que quand ils sont ainsi spécifiquement indiqués dans les tarifs individuels. Les taux des groupes B et C s'appliquent au groupe 4, subordonnément au mêmes restrictions.

Les groupes 3 et 4 se composent de points situés sur le *Canadian-Northern,* le Midland et le Pacifique-Canadien, et se trouvent sur les lignes allant au nord, de la frontière à Winnipeg. Dans le groupe 3, les taux sont applicables par voie de Portland, Oregon, au *Northern-Pacific,* au Midland du Manitoba et au *Canadian-Northern.* Le groupe 4 comprend des routes spécifiées. Par exemple, en allant aux stations sur le Pacifique-Canadian, dans le Manitoba, le mouvement est par voie des lignes du *Soo* et de Noyes, Minn., ou du *Great-Northern* et de Neche, Dakota-Nord.

Le tarif C.R.C. 321 ouvre le mouvement vers l'est jusqu'à la côte de l'Atlantique.

Pour le transport des fruits secs, de la côte du Pacifique en allant à l'est, sous les tarifs mentionnés, un taux à forfait est appliqué de San Francisco à St-Paul, Duluth, Buffalo et New-York. Ce taux est $1.10. Il se trouve aussi que le même taux est appliqué à des points de jonctions adjacents à la frontière, par lesquels passe le trafic allant au nord vers les points compris dans les groupes 3 et 4. Ainsi, Necho, Dakota-Nord, et Noyes, Minnesota, ces derniers points étant à environ 66 milles de Winnipeg, ont le taux de $1.10.

Ainsi qu'il apparaît aux tarifs, les taux ne s'appliquent aux points des groupes 3 et 4 que quand la chose est spécifiquement mentionnée. Par le supplément 17 au C.R.C. 320, effectif le 15 juin 1915, un taux de $1.20 est coté pour les fruits tapés allant à Winnipeg. Ce trajet est entièrement par chemin de fer. Ce mouvement pourrait se faire, ainsi qu'il a déjà été dit, en rapport avec les groupes concernés.

Par le C.R.C. 306, le I.C.C. 962, effectif le 11 novembre 1910, des tarifs applicables à la fois aux classes et aux marchandises sont cotés entre des points terminaux dans la Californie et des points du Minnesota, du Dakota-Nord, du Dakota-Sud et du Manitoba, ces points étant tels qu'indiqués dans le tarif. Les taux cotés sont maintenus dans les suppléments, c'est-à-dire le supplément n° 10, effectif le 10 juillet 1915. Cette route est à la fois par eau et par terre, les navires étant ceux de la *North Pacific S.S. Co.,* de la *Pacific Ccast S.S. Co.,* de la *Pacific-Alaska Navigation Co.,* et de la *P.V. Rideout Co.,* En ce qui concerne le Pacifique-Canadien, le mouvement est par voie de la *Pacific Coast S.S. Co.,* et de Vancouver. Plusieurs lignes des Etats-Unis concernées en la chose reçoivent leurs chargements des navires à Seattle et Tacoma. Ces mêmes taux sont applicables pour Portage-la-Prairie et Brandon, Man. Le taux est collectif.

Dans l'est du Canada, Montréal et Toronto ont un tarif de $1.10. Montréal a ce tarif en concurrence avec New-York. Comme Buffalo et Toronto se trouvent en territoires limithrophes, le tarif de Buffalo gouverne celui de Toronto.

Le taux de $1.22½ à Fort-William est coté dans le tarif du Pacifique-Canadien C.R.C. W-2039, effectif le 10 mai 1915. On en trouve aussi dans le Supplément 8 au

C.R.C. 306 et suplóments ultérieurs. Le *Canadian-Northern* n'a pas transporté de fruits secs, de la Californie à Fort-William. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a aucun tarif pour les fruits tapés, de San-Francisco à Winnipeg. Il transporte cependant des fruits tapés à Westfort. Cette route est par un détour:—par bateau à Seattle, de là par le *Great Northern* à North-Gate, Sask., de là par le Grand-Tronc-Pacifique à Winnipeg, et de Winnipeg à Westfort par le Transcontinental.

La distance de San-Francisco à Winnipeg, par Vancouver, est de 2,442 mille. De San-Francisco à Fort-William, par Vancouver, la distance est de 2,862 milles. De San-Francisco à Toronto, par Vancouver et Port-Arthur, il y a 3,675 milles. En route directe, par Chicago et Détroit, la distance est de 2,786 milles.

Bien que la réclamation n'ait pas été poussée très à fond, on a insisté sur le fait que la chose est une violation de la clause de la longue et courte traction, car Winnipeg et Toronto, qui sont les points mentionnés, sont des points vers lesquels un mouvement dans la direction de Fort-William serait intermédiaire.

Le tarif pour Montréal et Toronto est régi par des conditions qui ont déjà été mentionnées. Le trafic allant à Toronto a une route par voie des Etats-Unis qui est 889 milles plus courte que celle par Vancouver et le Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien ne cote aucun taux pour les fruits *via* Vancouver et Fort-William, pour Toronto. Dans la mesure où il participe au tarif, $1.10 pour Toronto, c'est seulement en ce qui concerne la traction à partir de Détroit ou de Buffalo.

Le tarif pour Fort-William est régi par celui de Duluth. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, Duluth a un taux de $1.10. Le taux pour Fort-William est régi comme maximum par celui de Duluth, et il y a en plus le trajet par eau de Duluth à Fort-William et les frais de quaiage à Fort-William.

Le tarif de Toronto est régi par le tarif collectif pour Buffalo. Le tarif de Fort-William n'est pas établi sur la distance en milles mais est contrôlé par le tarif colectif pour Duluth. La concurrence est plus effective en ce qui concerne Toronto que Fort-William. En outre, pour le mouvement des fruits tapés vers Toronto, Fort-William n'est pas intermédiaire, car le trafic ne va pas dans cette direction. Il n'y a aucune violation de la clause de longue et courte traction, et il n'apparaît pas que le tarif présentement établi opère au détriment de Fort-William.

Le commissaire en chef Drayton approuve ce jugement.

ENQUÊTE OUVERTE PAR B. J. OSTRANDER ET CIE, DE WINNIPEG, POUR SAVOIR SI LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER NE DEVRAIENT PAS RECEVOIR DES INSTRUCTIONS CONCERNANT LES CAS OÙ DES WAGONS ONT ÉTÉ ACHETÉS EN ROUTE POUR FORT-WILLIAM, ET DES CONNAISSEMENTS ORIGINAUX RÉGULIÈREMENT ENDOSSÉS ONT ÉTÉ DÉLIVRÉS AUX CHEMINS DE FER AVANT QUE LESDITS WAGONS AIENT ÉTÉ DÉCHARGÉS, LES RÉCLAMANTS PRENANT À LEUR CHARGE TOUS FRAIS SUPPLÉMENTAIRES DE GARAGE CONCERNANT LESDITS WAGONS.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, en date du 30 septembre 1915:

La réclamation fut faite par écrit à la Commission dans les termes suivants:

"De temps à autre nous avons déjà eu occasion d'acheter des wagons en route vers Fort-William. Dans ces cas-là, nous avons remis les connaissements aux compagnies de chemins de fer, avec prière de délivrer les wagons à l'élévateur spécifié par nous. Pourvu que la dépêche ayant trait à la diversion des wagons parvienne à Fort-William avant que le wagon soit arrivé en cet endroit nos instructions sont observées. Mais quand un wagon est déjà arrivé et a été consigné à un élévateur, on nous refuse le privilège de faire envoyer le wagon à un élévateur spécial, l'excuse invoquée étant que les wagons sont mis en ligne pour certains élévateurs, et que cela nécessiterait d'autres garages, ce qu'on ne veut pas faire.

"Nous serions très heureux de savoir si, quand nous avons remis le connaissement original régulièrement endossé, nos instructions ne devraient pas être observés par les compagnies de chemins de fer, pourvu que le connaissement soit en la possession des compagnies avant que le wagon soit déchargé, et qu'elles reçoivent avis pleinement à temps pour leur permettre de faire avancer les wagons jusqu'à l'élévateur que nous avons spécifié, les frais supplémentaires de garage, soit 1c. par 100 livres, étant bien entendu à notre charge."

Une certaine correspondance s'ensuivit avec les compagnies de chemins de fer, et une date fut fixée pour entendre les parties à Fort-William. A l'audience, M. Henderson, qui comparaissait pour les réclamants, fut d'avis que toute la question roulait sur l'interprétation qu'il convenait d'attacher aux conditions du connaissement. Il exposa que les demandeurs achetaient du grain sur échantillons. Ces échantillons sont utilisables après l'inspection des wagons à Winnipeg. Souvent, l'acheteur ne voit pas les wagons ainsi achetés, car ils sont dirigés vers Fort-William aussi rapidement que possible, après leur inspection. Quand l'acheteur a ainsi acheté ses chargements, s'il désire qu'il y ait diversion des wagons, il remet à l'agent du chemin de fer ou au *Board of Trade,* à Winnipeg, le connaissement original qu'il a reçu à la suite de son achat, et en payant pour le message cet agent télégraphie à Fort-William de diriger le ou les wagons vers l'élévateur particulier que l'acheteur a spécifié.

Les réclamants demandent en outre que:

(1) Quand le connaissement est en la possession du chemin de fer avant déchargement des wagons;

(2) et qu'avis par télégraphe, concernant la diversion désirée, est reçu assez à temps pour garer les wagons et les diriger, des élévateurs où ils ont été alignés, vers l'élévateur spécifié, la diversion soit faite suivant que requis, subordonnément à des frais supplémentaires de garage pour cette autre mise en mouvement.

Il ne s'élève aucune difficulté lorsque l'avis de direction est reçu par le chemin de fer avant l'arrivée du wagon à Fort-William parce que, à cet endroit, la compagnie opère constamment des changements de ce genre en plaçant le wagon à tel ou tel élévateur désigné par la personne titulaire du connaissement. La compagnie, cependant, prétend qu'une fois que le wagon est entré dans le terminus et placé à un élévateur public, le contrat du chemin de fer est accompli quand le wagon est arrivé et a été placé à sa destination originale, à l'entrepôt public.

Comme on l'a déjà dit, le pétitionnaire achète son grain sur échantillon et, à cause de la rapidité du mouvement des wagons, n'a souvent pas l'occasion de voir ces wagons à Winnipeg. Comme exemple de la rapidité du mouvement on peut se reporter au cas d'une consignation particulière à laquelle il a été fait allusion lors de l'audience et dans laquelle le grain avait été acheté le 19 du mois. Le même jour, le représentant du pétitionnaire est allé à la compagnie du Pacifique-Canadien et a demandé à ce que le wagon de grain qui nous intéresse fut envoyé à un autre élévateur que celui auquel il avait été d'abord expédié, c'est-à-dire à un élévateur particulier. Tout d'abord, il avait été envoyé à un élévateur public. La dépêche indiquant le changement à faire fut envoyée le même jour. Pendant ce temps-là, le grain se dirigeait sur Fort-William et le 20 il fut déchargé à cet endroit.

La prétention de la compagnie est double:

(1) Que l'avis de changement n'ayant pas été reçu en temps pour faire ce changement avant l'arrivée du wagon, la partie du contrat de la compagnie est terminée en vertu du contrat original, et

(2) les déplacements supplémentaires demandés dans les terminus entraîneraient le déplacement d'une file de wagons placés à l'élévateur public et ceci entraînerait un délai dans l'aiguillage aux terminus, lequel délai limiterait l'usage efficace des moyens dont la compagnie dispose à ses terminus.

Le pétitionnaire prétend de son côté que, en vertu du paragraphe 8 du connaissement sur les grains, il dispose de 48 heures après l'arrivée du wagon pour dire à quel

endroit ce wagon sera placé. La partie intéressante du connaissement en question se lit comme suit:

> Paragraphe 8. Le grain en vrac, consigné à un endroit où la compagnie de transport possède un élévateur ou à un endroit où il existe un élévateur licencié ou un entrepôt, peut être livré et placé avec d'autre grain de même sorte et de même catégorie sans tenir compte de qui en est propriétaire et, à cette fin, Port-Arthur, Fort-William et Westford, Ont. seront considérés comme un seul endroit, pourvu que cela ne puisse s'appliquer (sauf dans le cas de grains consignés à Fort-William, Port-Arthur ou Westford, Ont.) à moins que le grain ne soit pas enlevé par le consignataire dans les quarante-huit heures (fêtes légales exceptées) après qu'un avis par écrit a été envoyé ou donné.

La question importante est de savoir ce que signifie exactement le connaissement. Il est clair, d'après le connaissement que lorsque le grain en vrac est consigné à un endroit quelconque où le voiturier possède un élévateur ou un entrepôt, ou un endroit où se trouvent un élévateur ou un entrepôt public ou licencié, la livraison peut se faire dans un de ces élévateurs sans égard à la propriété et, à ces fins, Fort-William, Port-Arthur et Westford, Ont. sont considérés comme un seul et même point. Alors qu'il est établi que, en général, cet article ne s'appliquera pas à moins que le grain ne soit pas enlevé par le consignataire dans les 48 heures (fêtes légales exceptées) après qu'un avis par écrit a été envoyé ou signifié, il est dit spécifiquement que cette exception ne s'applique pas dans les cas où le grain est consigné à Port-Arthur, Fort-William et Westford. Bien que M. Henderson, qui représentait le pétitionnaire, fut d'abord peu disposé à accepter cette interprétation du paragraphe, il l'accepta finalement comme exacte. Conséquemment, il est clair que sa prétention d'avoir 48 heures pour changer la destination d'un wagon était erronée.

A l'audience, le pétitionnaire a modifié sa demande, disant en substance qu'il désirait avoir un délai de 48 heures, seulement quand il n'y avait pas d'encombrement.

La plainte actuelle intéresse quelque dix-neuf wagons. Il est évident, naturellement, que le bien fondé de l'intervention appelée à remédier à un grief légitime n'a pas de rapport avec le volume des affaires intéressées; pas plus que la question de savoir s'il existe ou non une cause de plainte ne peut se mesurer par l'importance du mouvement auquel cette plainte se rapporte.

D'un autre côté, on doit prendre en considération la manière par laquelle le trafic existant est expédié.

La loi des grains du Canada établit cinq types d'élévateurs auxquels la loi s'applique dans son étendue:

Les élévateurs de campagne comprennent tous les élévateurs ou entrepôts plats qui reçoivent le grain en entrepôt avant son inspection.

Les élévateurs publics comprennent tous les élévateurs ou entrepôts qui reçoivent le grain en entrepôt de la division d'inspection de l'ouest après que le grain a été inspecté.

Les élévateurs terminus comprennent tous les élévateurs ou entrepôts qui reçoivent ou expédient le grain et qui sont placés à un endroit désigné comme terminus par un arrêté du Gouverneur en conseil.

Les élévateurs hôpitaux comprennent tous les élévateurs ou entrepôts qui servent pour le nettoyage ou autre traitement spécial des grains rejetés ou endommagés, élévateurs qui sont munis d'appareils spéciaux pour ce travail.

Les élévateurs de l'est comprennent tous les élévateurs ou entrepôts situés à un point quelconque du district d'inspection de l'est et qui servent seulement à l'entreposage du grain dans cette division, après l'inspection de ce grain en vertu de la loi du grain du Canada, ou quand ce grain, après avoir été entreposé dans un de ces élévateurs est sujet à l'inspection en vertu de la loi du moment qu'il sort de l'élévateur.

Les élévateurs de minoteries comprennent tous les élévateurs ou entrepôts faisant partie d'une usine qui s'occupe de la manufacture de produits du grain dans la division d'inspection de l'ouest.

En ce qui regarde les élévateurs de campagne, les élévateurs publics, les élévateurs de terminus, les minoteries et, en conséquence leurs élévateurs, et les élévateurs-hôpitaux, la loi pourvoit à la licence des propriétaires et des opérateurs de ces élévateurs. Il est pourvu de plus que personne possédant, dirigeant, exploitant ou étant autrement intéressé dans un élévateur terminus ne pourra acheter ou vendre du grain dans aucun élévateur de terminus situé dans la division d'inspection de l'ouest ou celle de l'est.

Sans forcer la note, la loi du grain reconnaît que le négoce des élévateurs est affecté à un usage public, et ce point en vue, elle pourvoit à la surveillance de ce négoce.

Les affaires du pétitionnaire regardent un élévateur particulier qui ne se trouve pas sous la surveillance de la commission des grains. Il appert aussi que le négoce du pétitionnaire consiste, en partie du moins, à combiner, ou comme on dit " mélanger " diverses qualités de grain.

La loi du Grain du Canada et le Connaissement du Grain en vrac en vertu desquels se fait le déplacement du grain, reconnaissent que le négoce des élévateurs est affecté à un usage public.

Le connaissement du grain en vrac a été examiné très soigneusement par le comité de connaissement des expéditeurs canadiens. On a reçu des remarques de diverses organisations et parties intéressées. A la fin, la seule question demeurée en suspens entre les chemins de fer et les représentants des expéditeurs touchait à la définition du délai dans lequel on pouvait donner avis de pertes, dommages ou délais. Cette question a été réglée par la Commission.

Le commerce du grain est énorme et d'un immense intérêt public. Il est dans l'intérêt public qu'on ne puisse retarder les moyens d'expédition du grain. Le but du Connaissement est de reconnaître que l'élévateur ou l'entrepôt du voiturier, ou l'élévateur ou entrepôt publics ou licenciés offrent les moyens d'expédier la masse des grains qui arrivent à Port-Arthur, Fort-William et Westford, Ont., et les termes du paragraphe 8 ont été rédigés en conséquence.

La Commission ne doit pas perdre de vue le moyen par lequel la masse du grain est transporté. Elle a de plus, en mémoire, le fait qu'on a pris le plus grand soin à donner au connaissement du grain la forme qu'il revêt actuellement et que, en ce faisant, les représentants des intéressés ont été soigneusement entendus et qu'il en a résulté une entente commune, sauf pour les délais de réclamations auxquels nous avons fait allusion plus haut.

Toute modification des termes du connaissement affectant, comme cela se produirait de toute nécessité, le commerce du grain en général, aurait une influence considérable, laquelle, en l'absence des opinions des intéressés, on ne saurait estimer. En ce qui regarde le pétitionnaire, les arrangement existants peuvent lui être parfois défavorables mais le système en général est fait pour l'avantage en général du commerce du grain et, de plus, c'est ce système qui, par le consentement des parties intéressées en général, est incorporé dans le connaissement. Dans les circonstances, la Commission n'est nullement justifiée de faire faire les modifications des termes demandées.

Le pétitionnaire déclare que Fort-William devrait être un point de direction. Apparemment, il considère que si cet endroit était un point de direction ses affaires en bénéficieraient. L'article 208 de la Loi du Grain pourvoit à ce que " le grain, par charge de wagon puisse être consigné en dépôt à Winnipeg pour recevoir en route des ordres de direction à sa destination sur la ligne directe de parcours. Ceci est soumis à diverses conditions dont les plus importantes sont:

(1) Payement, au point d'expédition, d'une charge de trois dollars par wagon.

(2) L'expéditeur devra endosser l'avis de consignation et le reçu d'expédition de ces mots " ce wagon devra être retenu pour ordre de direction à Winnipeg " en même temps que le nom et l'adresse de quelque firme, compagnie ou personne demeurant à

Winnipeg et qui acceptera l'avis du voiturier sur réception du grain à Winnipeg et qui donnera au voiturier des instructions de la part du propriétaire quant à la disposition du grain.

3) Délai de vingt-quatre heures accordé après l'avis d'arrivée pour disposer de cette propriété.

La loi pourvoit de plus à ce que cet arrangement puisse s'appliquer à Fort-William comme à Calgary. A Winnipeg et à Fort-William les dispositions regardant la retenue en attendant des ordres ne s'appliquent qu'entre le quinzième jour de décembre d'une année et le premier jour de septembre de l'année suivante.

Le fait que Fort-William ne constitue pas un point de direction a été touché lors de l'audience mais non approfondi. En faisant des recherches, on constate que la Commission ne possède pas de tarif couvrant une mesure de ce genre à Fort-William.

Le commissaire en chef: Je renvoie la pétition.

ÉTUDE DE LA QUESTION DES RÈGLEMENTS PROPOSÉS POUR LE TRAFIC DES WAGONS À BAGAGE AU CANADA.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 2 septembre 1915:

En vertu de l'ordre n° 195, en date du 17 octobre 1904, une approbation intérimaire a été donnée à diverses formes et règlements mis en usage par les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission. Parmi ces formes temporairement approuvées se trouvaient les règles et règlements touchant au transport des bagages. Des questions ayant été soulevées au sujet de l'étendue de certains règlements, toute la question a été étudiée par la Commission. Les compagnies de chemins de fer ont préparé une forme revisée et modifiée des règlements et des exemplaires ont été envoyés à l'Association des Manufacturiers Canadiens, à la Chambre de Commerce de Montréal, à l'Association des Epiciers en gros d'Ontario et aux *Boards of Trade* de Saint-Jean, N.-B., Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Hamilton, Brantford, Winnipeg, London, Brandon Saskatoon, Edmonton, Calgary, Lethbridge, Vancouver, Victoria et Nelson, pour que ces corps puissent y apporter des suggestions écrites ou orales qu'ils pourraient désirer faire. Des soumissions ont été aussi reçues de l'Association des Voyageurs de Commerce du Canada comme l'Association des Voyageurs de Commerce d'Ontario. On a aussi reçu des déclarations par écrit de divers individus.

Dans la demande actuelle, la Commission doit examiner la question des règlements et non celle des taux que comportent les tarifs de bagages.

Les règlements tel que revisés d'une façon préliminaire ont été examinés dans des conférences non officielles entre les commissaires et les compagnies de chemins de fer, dans le but de les simplifier et de mieux définir les points à déterminer. Subséquemment, la question a été soumise en audience et, à cette audience, on a obtenu des ententes sur diverses questions. Par exemple, en vertu du règlement 18, qui traite de la quantité de bagage permise et des dommages en ce qui regarde les bagages des voyageurs de commerce, les compagnies de chemins de fer, dans les règlements provisoires soumis, s'étaient exemptées de toute négligence en règlant, 19 (c) qu'elles seraient exemptes de "............toute réclamation que ce soit.................. si cette perte, dommage ou délai est causé par la négligence ou résulte de la négligence du voiturier ou des ses serviteurs ou agents, ou autrement". A l'audience, par entente commune, on a fait disparaître cette clause. Des décisions ont été données sur diverses questions. Plus tard, une autre conférence a eu lieu entre les représentants de trafic de l'Association des Manufacturiers Canadiens, des *Boards of Trade* de Montréal et de Toronto, les compagnies de chemins de fer et la Commission.

Les changements et amendements qui ont été décidés sont contenus dans une épreuve revisée des règlements placés au dossier. Il sagit maintenant de décider sur divers règlements et parties de règlements qui ont été réservés.

Le sous-paragraphe (c) du règlement 2, au sujet des bagages d'échantillons, tel que soumis, se lit comme suit:

"Le et après le 1er juin 1914, les malles ou les caisses construites en forme de malles, ou autres contenants rigides droits ou rectangulaires (tous les angles étant des angles droits) seront seuls admis au transport dans le service régulier des bagages, pourvu que ces malles ou caisses ou contenant rigides ne puisse avoir un côté en saillie ou ressortant et pas plus que deux côtés ressortants, de côtés opposés."

A l'audience, les compagnies de chemins de fer ont proposé de modifier ce règlement en ajoutant après le mot "autre" au dernier mot de la dernière ligne du sous-paragraphe, les mots suivants:

Et pourvu aussi que les malles de forme pentagonale, décrites sous le nom de malles à un coin coupé, sans côté à la saillie, et ayant au sommet une largeur de pas moins que la moitié de la largeur à la base et qui ne soit pas moins que dix (10) pouces, soient acceptées comme bagage d'échantillon.

Au cours de la discussion, lors de l'audience, M. Sargent, représentant des voyageurs de commerce, dit que le règlement ainsi rédigé satisfaisait les voyageurs de commerce.

M. Walsh a demandé que, au lieu de ce qui précède, on adopte un règlement qui, dit-il, est employé sur le territoire des lignes de réseau. Le règlement, tel qu'il l'énonce, se lit comme suit:—

Les malles en forme de pentagone, sans côté en saillie, et ayant au sommet une largeur qui égale substantiellement la moitié du fond, seront acceptées au transport.

Les malles auxquelles il est fait allusion servent par les compagnies fabriquant des registres-caisses et des balances automatiques. Nous avons reçu une protestation de la part de la *Detroit Automatic Scale Company* au sujet de tout changement qui empêcherait une malle non rectangulaire ou carrée d'être acceptée au transport. La compagnie semblait croire qu'on se proposait d'établir un règlement de ce genre. Le type de malle ou contenant qui sert à transporter les registres-caisses a 19¾ pouces de haut, 18 pouces de large, 32¾ pouces de long, la distance du devant au derrière étant tance du devant au derrière étant de 27 pouces au fond et de 7 pouces au sommet. étant de 11¾ pouces et à la base de 18 pouces, ce genre de réceptacle ne saurait être affecté par le règlement proposé par les compagnies de chemins de fer.

La *Detroit Automatic Scale Company* dit que la malle qui lui sert de malle à échantillons a les dimensions suivantes: 34 pouces de haut, 24 pouces de large, la distance du devant au derrière étant de 27 pouces au fond et de 7 pouces au sommet On voit qu'une malle de ce genre se trouve affectée par le règlement qu'ont proposé les chemins de fer. Il paraît que le règlement demandé par M. Walsh a été essayé et approuvé par les firmes qui emploient des malles en forme de pentagone, mais il n'a jamais été publié sous cette forme par les compagnies de chemins de fer. La Commission Inter-Etats, avant son enquête sur les *Règlements limitant les formes des bagages*, 33 I.C.C. 266, a suspendu le règlement établi contre les malles pentagonales. Ce règlement se lit comme suit:

Les malles ou caisses construites en forme de malle, ou autres contenants rigides, qui ne sont pas carrés ou rectangulaires, ne seront pas acceptés au transport dans le service régulier des bagages; sauf si ces malles, caisses ou autres contenants rigides n'ont pas plus que deux côtés en saillie.

En attendant la décision de la Commission, on a adopté le règlement suivant comme mesure intérimaire et avec le consentement de la Commission:

> Les malles ou autres contenants rigides qui ont plus de deux côtés en saillie ou deux côtés en saillie non placés vis-à-vis, ne seront pas acceptés au transport dans le service régulier des bagages.

Quand la Commission a rendu sa décision disant que les malles en formes de pentagone seraient acceptées, les lignes de réseau ont accepté les règlements intérimaires comme règlement permanent et ce sont eux qui gouvernent aujourd'hui.

Etant donné le trafic considérable existant entre le Canada et les Etats-Unis, trafic dans lequel sont comprises les malles de ce genre, il est préférable d'avoir un règlement uniforme. La clause (c) du règlement 2, qui est la clause (d) du projet amendé, comme aussi son amendement, devrait être biffée et, à leur place on devrait mettre la règle en vigueur sur le territoire des lignes de réseau citée plus haut.

Le règlement 10, intitulé "Canots" décrète que

> Les canots n'ayant pas plus que 18 pieds de long, voyageant avec un sportsman ou un campeur vers un territoire spécifiée, seront enregistrés sur payement des taux du tarif courant. Les canots ne forment pas partie du bagage permis et le taux exigé est séparé et n'a aucun rapport avec le taux pour excédent de bagage.

La clause 9 (*b*) des règles et règlements de 1904 dont on a parlé plus haut disait que:—

> Les canots, esquifs et autres bateaux ne seront pas acceptés dans les wagons à bagages mais devront être expédiés par petite vitesse ou messageries. Ceci ne s'appliquera pas aux bateaux fermés ou pliants qu'on peut plier en paquets n'excédant pas six pieds de long et que l'on peut accepter comme partie de l'équipement d'un chasseur.

Malgré cette disposition des règlements, des tarifs divers pourvoient au transport des canots, esquifs et autres bateaux dans les wagons à bagages.

Le règlement 10 propose de limiter ce tarif au transport des canots. La raison du refus de transporter les esquifs et autres bateaux d'après ce règlement a été réservée.

Story dans son ouvrage sur les "Objets à transporter" définit les bagages comme "des articles de nécessité ou d'accommodation personnelle qui sont généralement transportés par les voyageurs pour leur usage". Disney, dans "Loi des Transports par Chemins de fer" définit le bagage personnel d'une manière sommaire comme comprenant ce qu'un voyageur emporte avec lui pour son usage personnel et son accomodation, selon les habitudes et la catégorie de société à laquelle il appartient. C'est en substance la définition donnée dans la cause *Macrow vs. Gt. W. Ry. Co., Illinois Cent. Ry. vs. Matthews, 72 S.W. 302.303.*

En Angleterre il semble parfaitement établi que le bagage personnel qu'une personne a le droit de faire transporter avec elle du fait qu'elle a acheté un billet, se limite aux vêtements et aux articles qu'un voyageur transporte ordinairement avec lui pour son accommodation personnelle.

Great-Northern Ry. vs. Sheppard, 8 Ex. à la page 38. *Hudson vs. Midland Ry. Co.,* L.R. 4, Q.B. à la page 71.

Les draps, couvertures et couvre-pieds devant servir dans la maison quand on est installé d'une manière permanente ne sauraient être regardés comme bagage personnel ou ordinaire des voyageurs.

Macrow vs. Great-West Ry., L.R., 6 Q.B. 612.

Cahill vs. London and Northwestern Railway Company, C.B.N.S., 819.

Les décisions canadiennes et américaines s'accordent avec les décisions anglaises. On peut se rapporter à une cause décidée en 1858, *Shaw vs. Grand Trunk Railway Company,* 7 U.C. Rapports des Plaids Communs, à la page 494, et où l'on a suivi la décision rendue dans la cause *Great Northern vs. Sheppard.*

Jusqu'à un certain point la position à prendre est relative aux faits et la Commission doit s'éclairer des décisions rendues. Ces décisions ont établi que certains articles constituent du bagage, alors que d'autres n'en sont pas. Une liste abrégée des articles qui ont été cités comme ne faisant pas partie des bagages se trouve à la page 300 de la Loi des Chemins de fer, de Browne et Théobald, troisième édition. Bien qu'il ait été convenu que certains articles, transportés pour le plaisir ou l'amusement, comme une canne à pêche ou un fusil, peuvent entrer dans la catégorie des bagages, il n'appert pas que des esquifs ou des bateaux à rames puissent être ainsi considérés. Le transport des canots, esquifs ou bateaux à rames n'entre pas dans la catégorie du transport des bagages; ceci constitue simplement une commodité ajoutée. Les compagnies de chemins de fer désirant exclure le transport des esquifs et bateaux à rames des wagons à bagages disent que ces articles prennent trop de place comparativement aux canots et qu'ils sont difficiles à manier. Le wagon à bagage a été d'abord fait pour le seul transport du bagage personnel. De plus, il existe d'autres méthodes de transport pour les esquifs et bateaux à rames et il n'est pas déraisonnable de permettre au règlement de continuer tel quel. De fait, c'est un privilège ajouté et qui n'existait pas dans le règlement tel qu'il était autrefois.

Le règlement 11 limite la responsabilité en ce qui touche aux articles mentionnés dans les règlements 5 (*a*), 6, 7 , 9et 10. Le règlement 11 se lit comme suit:

RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

> Règlement 11. — Les voituriers émettant ces règlements et y concourant ne seront pas responsables des conséquences produites par la perte, les dommages ou délais dans le transport d'aucun réceptacle, paquet ou colis spécifiés dans les articles 5 (*a*), 6, 7, 9 et 10 de ces règlements ou le contenu d'iceux ou d'aucun article non contenu dans un réceptacle, paquet ou colis pour un montant excédant $5, soit que la perte, le dommage ou le délai soient causés ou non par la négligence du voiturier, de ses employés ou agents ou d'aucune autre manière, la dite somme étant supposée représenter la valeur de tout réceptacle, paquet ou colis ou de tout article non contenu de cette manière sauf dans le cas ou déclaration est faite d'une valeur plus élevée et ou un taux supplémentaire est payé au moment de l'enregistrement selon les tarifs courants du voiturier.

Les articles auxquels il est fait allusion comprennent les voitures d'enfants, les voiturettes, traîneaux de bébés, vélocipèdes d'enfants, tricycles ou autres véhicules du même genre, les toboggans avec leurs accessoires nécessaires, les périssoires ou canots de courses pour régates quand ils sont accompagnés par la personne qui en a la charge.

On a critiqué les limites imposées par le règlement 11. Les compagnies de chemins de fer prétendaient que le transport de ces articles constituait une concession car ils ne pouvaient être regardés comme bagages proprement dits. La critique, cependant, ne s'est pas placée à ce point de vue mais à celui de la responsabilité. D'après la règle on peut faire un choix. Le tarif réduit limite la valeur à $5. Si l'on déclare une plus grande valeur, le taux devient plus élevé d'après lequel la compagnie assume le fardeau d'une assurance complète. Cet arrangement est raisonnable et peut être approuvé.

Le règlement 12 établit ce qui suit:

ARTICLES DIVERS.

> Règlement 12. — Les articles divers suivants, autres que les bagages seront acceptés et enregistrés et leur poids compris dans celui du bagage des voyageurs à une condition, cependant, c'est que le voiturier ne sera pas responsable de leur perte, dommage ou délai que ceci soit causé ou non par la négligence de la compagnie, ses employés ou agents ou d'aucune autre manière. Ces articles comprennent, les coffres à outils, outils de mineurs ou prospecteurs, chaises pliantes de steamer (attachées) ; chaises de malades (quand elles servent aux malades voyageant sur le même train), fusils non chargés dans des gaines de cuir ou de bois, selles dans un sac, outils d'arpenteurs enveloppés, sauf les lunettes méridiennes, niveaux, boussoles ou autres instruments susceptibles d'être détériorés; bagages personnels en paquets, quand ils sont enveloppés de coutil ou autre tissu résistant, (exception faite des enveloppes de papier) et soigneusement attachés; instruments de golf, criquet, baseball ou autres dans des réceptacles fermés; couvertures de voyage, pierres de curling, équipement de campeur ou de sportsmen dans des sacs et des boîtes de grandeur moyenne avec des poignées convenables ainsi que des tentes et piquets de tente (dont la longueur n'excède pas 15 pieds).

Ce qui est le plus important dans cet article est la réserve faite " à une condition cependant, c'est que le voiturier ne sera pas responsable de leur perte, dommage ou délai que ceci soit causé ou non par la négligence de la compagnie, ses employés ou agents ou d'aucune autre manière ".

Le règlement 1 (*c*) des règles temporaires approuvées en 1904 pourvoyait au transport de certains objets aujourd'hui transportés en vertu du règlement 12, et on ajoutait que ces articles étaient enregistrés et transportés aux risques du propriétaire. A l'audience, les compagnies de chemin de fer ont déclaré que la rédaction du règlement 12, dans la partie spécialement citée, n'était qu'une explication détaillée de ce qui est entendu par " risque du propriétaire ". Les compagnies de chemins de fer ont démontré que lorsque ces articles sont compris dans le poids du bagage on n'exige pas de taux supplémentaire. On ajoute que la permission de transporter ces objets constitue un privilège.

En prétendant que la condition insérée dans l'article n'était qu'une explication de ce que l'on entend par " risque du propriétaire " M. Chisholm dit, page 4742 des témoignages:

> " Nous voulons que l'intention des termes originaires soit exprimée en vue de toute décision possible dans le sens contraire."

En substance, les compagnies de chemins de fer prétendaient que le proviso " au risque du propriétaire " tel qu'exprimé pour les marchandises n'avait pas sa place ici car il est ajouté qu'un principe différent s'applique dans le cas des marchandises. Dans la classification des marchandises on trouve le proviso " risque du propriétaire ". Le paragraphe quatre du connaissement dit:

> " Lorsque les marchandises, selon les termes de classification ou en vertu d'un tarif réduit, sont transportées au risque du propriétaire, ces conditions sont sensées couvrir seulement les risques inhérents au transport et ne relèvent pas le voiturier de ses responsabilités pour toute perte, dommage ou délai qui peuvent résulter de la négligence ou de l'omission du voiturier, de ses employés ou agents et c'est au voiturier qu'il appartient de prouver que telle négligence ou omission n'a pas été causée par lui."

On n'a fait allusion à aucune décision en ce qui regarde la signification des mots " risque du propriétaire " tels que contenus dans les règlements sur le service des bagages essayés en 1904. Subordonné au rapport de la distinction supposée, au point de vue du principe, entre des articles transportés comme marchandises et des articles

transportés en vertu des règlements sur les bagages, les décisions anglaises font voir que le terme "risque du propriétaire" possède une signification plus étroite que ce qu'on nous demande ici. Un contrat pour transporter des marchandises "aux risques du propriétaire" exempte la compagnie des risques ordinairement encourus dans le chemin de fer mais ne relève pas la compagnie de sa responsabilité causée par sa négligence, comme par exemple un délai dans la livraison. *Robinson vs Gt. W. R.*, 35 L.J.C.P. 123, H. & R. *D'Arc vs L.N.W. Co.*, L.R. 9 Q.B. *Goldsmith vs G.T. Ry. Co.*, 44 L.T. 181; 29 W.R. 651.

D'un autre côté, si le propriétaire sait que la compagnie transporte à un tarif réduit "où l'expéditeur la soulage de toute responsabilité de perte, dommage ou délai" sauf s'ils sont causés par une mauvaise conduite volontaire, un contrat pour faire le transport à taux réduit, aux risques du propriétaire, doit être interprété par la connaissance qu'a l'expéditeur de sa signification et exonérera la compagnie de toute responsabilité pour négligence. *Lewis vs Gt. W. Ry. Co.*, 3 Q.B.D. 1915. Quand une compagnie de messageries accepte des marchandises aux risques du propriétaire, l'expéditeur assume tous les risques de casse, pertes ou dommages sauf quand ceux-ci sont causés par la négligence du voiturier. *Pigeon vs Dominion Express Co.*, Q.R. 11 S.C. 176.

Si les articles en question sont transportés par faveur et sans déboursé supplémentaire la transaction prend le caractère d'une remise pour le bénéfice du déposant seul et il semble que la situation soit, du moins jusqu'à un certain point, analogue au cas où un dépôt de marchandises est fait pour le remettant et sans récompense. Dans ce cas, on a maintenu que le dépositaire est responsable seulement dans le cas de négligence grossière.

Il appartient aux tribunaux de décider si les mots "risque du propriétaire" en face des articles transportés en vertu du règlement 12 doivent avoir la signification qui est avancée dans la paraphrase de l'intention supposée, telle que donnée par le règlement. Les mots limitant la responsabilité dans cet article devraient être biffés et remplacés par les mots "au risque du propriétaire" tels qu'ils se trouvent dans les règlements provisoirement approuvés en 1904.

La question générale du droit de la compagnie de chemin de fer à limiter sa responsabilité au sujet des bagages a été soulevée. La clause contenue dans le règlement 17 est que 150 livres de bagages n'ayant pas une valeur supérieure à $100 sera acceptée gratuitement pour chaque adulte et des bagages pesant 75 livres et ne valant pas plus que $50 seront acceptés pour chaque enfant voyageant à demi-place. Certaines clauses additionnelles sont établies en ce qui regarde les poids des bagages transportés en vertu de certains billets mais les limites quant à la valeur sont les mêmes.

Le paragraphe 283 de la loi des chemins de fer dit:

> "La compagnie apposera un jeton numéroté sur chaque colis de bagage ayant une poignée, anse, ou autre objet convenable pour attacher ce jeton et qui sera livrée à la compagnie pour être transporté et un bulletin au numéro correspondant sera donné au voyageur.
>
> "2. Dans le cas où il y aurait un excédent de bagage, la compagnie pourra exiger du voyageur le paiement du taux autorisé par la présente loi avant de poser le jeton sur le bagage."

A l'audience, on a soulevé les questions suivantes:

D'abord, le voiturier a-t-il le droit de limiter la responsabilité à $100? Secondement, n'est-ce pas obligatoire pour la compagnie d'enregistrer les bagages qu'un voyageur offre à faire transporter (a) quand il n'y a pas d'excédent de poids; (b) si ce bagage ne contient pas de substances dangereuses?

Tout d'abord, on ignore comment cette limite de $100 a pris naissance au Canada. On ne sait pas non plus combien de temps elle a existé. En ce qui regarde les envois par messageries la Commission a jugé qu'une valeur de $50 était raisonnable à moins que l'expéditeur en déclare une plus élevée.

Ce qui intéresse la Commission est de savoir (1) si elle a le pouvoir de sanctionner cette limite (2) ; si cette limite est raisonnable?

Examinons d'abord la question de savoir si la limite est raisonnable. Il ne semble pas déraisonnable que la compagnie puisse, après avoir donné un avis convenable, se protéger contre les responsabilités comme assurant du bagage dont la valeur excède une certaine somme, sauf lorsqu'une compensation additionnelle est proportionnée au risque. La question des taux n'entre pas ici. Mais, d'après le règlement 3, le voyageur jouit de la faculté de bénéficier, selon certaines conditions, de la responsabilité de la compagnie comme assureur jusqu'à concurrence de $2,500. La compagnie supporte le risque en dessous de la limite de $100 sans aucun frais supplémentaire. Cette limite n'est pas déraisonnable et peut être approuvée en vertu du paragraphe 340.

Le règlement 23 (*d*) traitant de l'entreposage se lisait, quand il a été soumis, comme suit:

> " Le voiturier ne sera pas responsable de la perte ou des dommages des bagages ou autres articles tenus en entrepôt, sauf en cas de négligence, et après l'expiration de 48 heures comptant de la réception des bagages ou autres articles en entrepôt, le voiturier ne sera nullement responsable de la perte ou des dommages qu'ils soient causés ou non par la négligence du voiturier, celle de ses employés ou agents, ou par une autre cause quelconque."

Le règlement 24 (*c*) des règles de 1904, traitant de l'entreposage, déclarait que tous les bagages étaient mis en entrepôt " aux risques du propriétaire."

Au cours de la discussion à l'audience, on a tenté d'essayer de remplacer les mots " après l'expiration de 48 heures comptant de la réception des bagages ou autres articles en entrepôt " qui se trouvent dans la seconde et troisième lignes de la clause par les mots suivants:

> " Neuf jours, en plus des vingt-quatre heures auxquelles il est fait allusion dans le sous-paragraphe (*a*) du règlement ".

Cette suggestion plaisait aux compagnies. Les représentants des expéditeurs se sont objectés au règlement, tant dans sa forme première qu'une fois modifié.

Comme on l'a fait remarquer, l'ancien règlement était d'entreposer les bagages " au risque du propriétaire ". L'analyse de M. Chisholm, page 4758 des témoignages, de la responsabilité attachée au règlement proposé est substantiellement comme suit:

Pendant les premières vingt-quatre heures la responsabilité du voiturier est complète sauf dans le cas de l'acte de Dieu ou des ennemis du Roi; pendant les quarante-huit heures suivantes, la responsabilité du voiturier est simplement celle d'un entreposeur et, après cela, il n'existe aucune responsabilité, même dans les cas de négligence.

Et il ajoute que les compagnies de chemins de fer ne sont pas des entreposeurs de bagages; elles n'ont pas besoin que le bagage leur soit laissé mais veulent s'en débarasser et elles ne veulent pas encourager les gens à le laisser là. Il était d'opinion que, lorsque les compagnies de chemins de fer assument la pleine responsabilité de voituriers pendant la période raisonnable de vingt-quatre heures, et de plus la responsabilité d'entreposeurs pendant un autre quarante-huit heures, il est raisonnable qu'elles n'aient pas d'autres responsabilités.

M. Carpenter, qui faisait une suggestion par lettre pour le compte du *Board of Trade* de Winnipeg, dans laquelle il s'objecte à la limite de responsabilité établie par ce règlement, a soulevé les points suivants:

La compagnie de chemin de fer se propose de s'exempter de toute responsabilité pour négligence ou autrement, à l'expiration de quarante-huit heures; que pendant la période après les quarante-huit heures, alors que la compagnie désirait s'exempter même de sa négligence, les frais d'entreposage continuaient; que, dans certains cas,

les frais d'entreposage étaient causés par les voituriers eux-mêmes, comme, par exemple, quand les bagages ne sont pas expédiés sur le même train que le voyageur, ou dans une limite de temps raisonnable après lui, ou quand l'enregistrement ou l'envoi ont été mal faits au point de départ ou par erreur dans l'expédition des bagages.

La question de responsabilité du voiturier au sujet des bagages en transit a été le sujet d'une décision judiciaire. Telle que résumée par Disney, page 85, la situation est comme suit:

> " Le passage en transit des marchandises dure du moment où la compagnie accepte les marchandises en transit jusqu'au moment où ce transit cesse ce qui peut se produire par, premièrement, la livraison; ou, secondement, offre des marchandises et refus de les accepter, ou refus de payer les frais; ou, troisièment, tentative de livraison et échec sans qu'il y ait faute de la compagnie; ou, quatrièmement, par la faute du consignataire qui n'enlève pas les marchandises après une période raisonnable suivant l'arrivée de ces marchandises ou l'avis d'arrivée; ou, cinquièmement, par le consentement de la compagnie de prendre les marchandises en entrepôt. Tant que dure le transit, la responsabilité de la compagnie est celle d'un voiturier.
>
> " Aussitôt que le transit est terminé, la responsabilité comme voiturier cesse. Cependant, toute la responsabilité de la compagnie ne se termine pas avec le transit, à moins que les marchandises aient été livrées. Si elles demeurent entre les mains de la compagnie, celle-ci en est responsable, non comme voituriers mais comme entreposeurs."

Quand la compagnie transporte des marchandises à leur destination et que le propriétaire ne les prend pas dans une période de temps raisonnable, ce qui fait que la compagnie est forcée de les garder, la compagnie est néanmoins responsable comme dépositaire et est obligée d'en prendre le soin ordinaire et raisonnable. Mitchel *vs Lancashire and Yorkshire Ry. Co.,* L.R. 10 Q.B., 256. Heugh *vs L. and N.W. Ry. Co.,* L.R. 5 Ex. 51.

D'après la cause de Cogg *vs* Bernard il ressort que les obligations de la compagnie comme entreposeurs consistent à prendre soin des marchandises et de les protéger des pertes ou des accidents.

Dans les notes sur la décision rendue dans la cause de McMorran *vs* P.-C., 1 *Canada Ry. Cases,* 217, la situation telle que résumée à la page 226 est comme suit:

Les voituriers deviennent entreposeurs soit (*a*) quand avis de l'arrivée des marchandises a été donné au consignataire et qu'il a raisonnablement le temps de les enlever, ou (*b*) quand, même si aucun avis n'a été donné, il sait ou devait savoir qu'elles sont arrivées et il ne les réclame pas. Le transport du bagage des voyageurs est un incident dans le voyage du voyageur, et il devrait réclamer ses bagages dans une période de temps raisonnable après son arrivée. A l'expiration de cette période raisonnable la responsabilité de la compagnie comme assureur cesse et devient celle d'un entreposeur ou dépositaire. Le fait de savoir si la responsabilité de la compagnie est celle d'un entreposeur dépend de son droit de demander ou non des frais d'entrepôt. Voir la note à la section 283 *Jacob's Law of Canada,* page 441. Voir aussi les notes dans *Abbott, Railway Law of Canada,* pp. 352-357 (inclusivement). A la page 353, Abbott dit:

> " Le principe reconnu en général en Angleterre et aux Etats-Unis c'est que la responsabilité de la compagnie cesse à l'arrivée du train et à l'expiration d'une période raisonnable accordée au voyageur pour prendre possession de ses bagages. Le contrat entre la compagnie et le voyageur établit que celle-ci est tenue de transporter le voyageur, ainsi que son bagage, jusqu'à destination et là lui livrer ledit bagage; mais pendant ce transit la compagnie se trouve sous obligation de voituriers ordinaires quant au sauf transport et la livraison du dit bagage; mais si le voyageur préfère, suivant ses besoins, laisser son bagage

à la station à l'arrivée du train la compagnie devient seulement dépositaire à titre de gardienne d'entrepôt ou dépositaire."

Dans ce cas, il semble que l'obligation de la compagnie de chemin de fer, comme assureur, en vertu de sa responsabilité comme transporteur, ne s'arrête pas au moment où le bagage arrive en gare, mais se continue pendant le délai raisonnable qui permettra au voyageur de prendre son bagage. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés est que la durée de ce délai varie selon les cas particuliers.

Le règlement à l'étude devant les commissaires demande l'approbation d'une limite donnée de la responsabilité. En vertu de l'article 340, les contrats, etc., atténuant cette responsabilité et qui ont force de loi dès qu'ils sont approuvés par la Commission, sont des contrats qui tendent "à diminuer, à restreindre ou à atténuer la responsabilité de la compagnie relativement aux transports". Jusqu'à ce que ce soit écoulé un délai suffisant pour la livraison du bagage la responsabilité du transporteur existe, et il relève de l'autorité de la Commission de fixer la durée d'un délai raisonnable à cette responsabilité de la compagnie.

La décision de la Commission à cet effet établit que la responsabilité de la compagnie comme gardienne d'entrepôt commence au moment où s'arrête la responsabilité de la compagnie comme transporteur. La Commission n'a pas juridiction, en vertu de l'article 340, d'atténuer la responsabilité de la compagnie comme gardienne d'entrepôt. Alors, à cause de la restriction qu'il y a sur la juridiction de la Commission et à cause des lois mises en vigueur par les décisions, l'article 23 (d) tel que projeté devrait être amendé de façon à se lire comme suit:

"A l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront l'arrivée du dit bagage, ou articles en entrepôt, le transporteur sera responsable comme gardien d'entrepôt seulement."

Le règlement 26 (c), tel que soumis, se lisait comme suit:

"La responsabilité des transporteurs relativement à la perte, aux dommages ou au retard, des bagages, ou autres articles, à destination des centres en dehors de leurs lignes, cessera d'exister dès que ces bagages ou autres articles auront été livrés aux transporteurs du prochain service faisant raccordement."

A diverses reprises il a été soumis à la Commission des plaintes touchant les difficultés amenées par les conditions du service actuel telles qu'établies par le règlement que nous venons de citer; par exemple, si un voyageur achetait un billet direct d'un point sur le chemin de fer A pour se rendre à un endroit donné sur la ligne C, en passant, au cours de son voyage, sur la ligne D, et si, en arrivant à destination, il apprenait que son bagage a été perdu ou endommagé en route, ou encore qu'il s'est fait voler quelques objets de ses malles, il se verrait en face de la difficulté créée par la prétention de la compagnie qui a enregistré les bagages que sa responsabilité a cessé dès que le dit bagage a quitté sa ligne pour passer à un auttre transporteur. Dans ce cas il serait très difficile pour le voyageur de s'assurer sur quelle compagnie retombe la responsabilité. La compagnie de chemin de fer possède de grandes facilités pour déterminer exactement l'origine ou la cause des pertes ou dommages; elle est aussi en mesure d'étudier ces cas avec la compagnie intéressée. Elle peut obtenir un règlement et s'entendre avec le voyageur. La question a été étudiée à une séance de la Commission et décision a été prise d'ordonner aux compagnies de chemins de fer de soumettre un règlement à cet effet. Un règlement a été soumis et étudié par les représentants de la *Canadian Manufacturers' Association* et des *Boards of Trade* de Toronto et de Montréal. Le règlement soumis a été approuvés par ces représentants.

Le règlement suivant, qui est maintenant approuvé par la Commission, sera en conséquence inscrit aux règlements touchant le transport des bagages:

26 (*c*). Lorsque des bagages ou autres articles seront inscrits, sur achat d'un billet direct, à destination d'aucun endroit au Canada pour transport sur aucun chemin de fer sujet à la juridiction législative du Parlement du Canada autre que les chemins de fer Intercolonial et Transcontinental-National, le transporteur qui aura inscrit les dits bagages ou autres articles, en plus de sa responsabilité générale en vertu de ces règlements, pour toute perte de ou dommage causé à ce bagage ou autres articles par la négligence ou l'erreur d'un autre transporteur à qui ce dit bagage ou dits articles peuvent être livrés pour transport en Canada, et de quoi le dit transporteur, qui fait le raccordement, n'est pas exempt devant la loi à cause de ces règlements; et le transporteur qui aura ainsi enregistré le bagage ou autres articles aura le droit de recouvrer de l'autre transporteur qui aura fait le raccordement, et sur la ligne duquel s'est produit la perte ou le dommage, la somme ou valeur stipulée par ce règlement, de la dite perte ou dit dommage, la somme ou valeur ayant été prouvée par reçu, jugement ou transcription; et, à moins qu'il en soit pourvu autrement par ce règlement, la responsabilité des transporteurs pour perte ou dommage causé au dit bagage ou autres articles inscrits à destination des endroits en dehors de leurs lignes, cessera d'exister dès que le dit bagage ou autres articles, aura été livré au porteur qui aura fait le raccordement.

Le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve partagent cet avis.

PLAINTE DU DR EDWARDS, M.P., TOUCHANT LE SERVICE DES TRAINS DU CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN", ENTRE SYDENHAM, HARROWSMITH-JUNCTION ET KINGSTON, ONT.

Jugement de M. le commissaire en chef DRAYTON, le 30 septembre 1915.

La requête dit:

En 1892 le township de Loughboro adoptait un règlement accordant un bonus de $5,000 à la compagnie du chemin de fer *Kingston, Napanee and Western,* qui devait étendre son réseau de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, soit une distance d'environ trois ou quatre milles.

L'entente passée entre le township et la compagnie de chemin de fer demandait que la compagnie fit circuler un convoi pour voyageurs et marchandises de la gare de Sydenham à Harrowsmith dans la matinée et un autre dans l'après-midi. Ces trains devaient faire raccordement avec ceux venant de ou allant à Kingston. Ce service devait être quotidien. Pas de service de dimanche.

En plus il fut entendu que la compagnie ne cesserait de donner ce service que sur remboursement au township du dit bonus de cinq milles dollars.

Depuis que cette entente a été conclue la ligne dont il est ici question a passé entre d'autres mains et forme maintenant partie du réseau du *Canadian Northern.* Vers le 1er de l'an la compagnie du chemin de fer a enlevé du service le train du matin, de sorte que la population de Sydenham ne peut plus faire de raccordement avec les trains qui vont vers Kingston. Ceci, sans doute, donne peu de satisfaction à la population de cette localité qui est la plus importante du comté de Frontenac.

La compagnie de chemin de fer soumet dans sa réplique que le règlement qui est la base de cette plainte soit amendé de façon à se lire comme suit:

"Ladite compagnie devra faire circuler un convoi à voyageurs et à marchandises de ladite gare (Sydenham) dans la matinée et un autre convoi sem-

blable de retour à Sydenham dans l'après-midi, faisant ainsi raccordement avec les trains de Harrowsmith chaque jour de la semaine à l'exception du dimanche."

La compagnie ajoute que le règlement en question avait été suivi, puisque le convoi n° 7 quittait Sydenham à 1.59 a.m. et entrait en gare de Harrowsmith à 2.09 a.m., et qu'un train quittant Kingston à 2.45 p.m. arrivait à Harrowsmith-Junction à 3.40 p.m., faisant ainsi raccordement avec le train qui entrait en gare de Sydenham à 3.50 p.m. La réplique de la compagnie ajoute:

> " Il n'y a pas de doute qu'au moment où fut passé ce règlement dont il est question, la population de Sydenham ne se rendait pas compte du fait qu'elle jouissait du privilège de vivre près d'une ligne importante du Grand-Tronc entre Ottawa, Toronto et Montréal; aussi le fait que Sydenham se trouve actuellement sur la ligne principale de notre service entre ces deux points est, nous croyons, d'un plus grand avantage pour la population de cet endroit que l'est le service local à Harrowsmith, la distance entre Harrowsmith et Sydenham n'étant que de 4·3 milles.
>
> " Sydenham jouit maintenant de l'avantage de tous les trains directs, et lorsque les affaires augmenteront et que la ligne sera ouverte jusqu'à Montréal nous comptons avoir un service local entre Ottawa et Kingston en plus du service actuel de la ligne principale.
>
> " Sydenham se trouvant aujourd'hui situé sur la ligne principale a le service de nuit et celui du jour vers l'est à Ottawa et à l'ouest vers Toronto et les autres intermédiaires et malgré le fait que les correspondances avec le service de Kingston doivent se faire de bonne heure le matin et qu'elles impliquent un arrêt à Harrowsmith-Junction, nous croyons que cet état de choses est conforme au règlement et que la seule question en litige est de savoir si Sydenham jouit actuellement d'un service raisonnable de la part du chemin de fer."

Sydenham se trouve à environ quatre milles à l'est de Harrowsmith et l'inspecteur rapporte qu'il y a un bon service d'omnibus entre Harrowsmith et Sydenham et par lequel on peut faire correspondance avec les trains qui vont à Kingston.

L'enlèvement du service du train n° 71 a sans doute donné lieu à quelques plaintes. Le train n° 71 était un convoi omnibus entre Deseronto et Sydenham.

Les recettes encaissées à la gare de Sydenham ont été relevées par la Commission qui voulait s'assurer si elles étaient de nature, en vertu de la loi, à justifier une ordonnance par laquelle ce service local pourrait être remis en fonctionnement. On a découvert que pendant les six mois, s'étendant du 1er octobre 1914 au mois de mars 1915, les recettes provenant du transport des voyageurs se chiffraient à $130; celles provenant du transport des marchandises à $650.61, et celles des messageries à $31.30; ce qui représente la somme totale de $811.91 pour cette période.

En traitant cette question, sans doute au point de vue de l'efficacité du service offert au trafic, l'inspecteur dit dans son rapport ce qui suit:

> " Après avoir sérieusement étudié la question avec le chef de gare et fait toutes les enquêtes nécessaires, il semble que la plainte est sans fondement, vu que Sydenham se trouve situé sur la ligne principal du chemin de fer *Canadian-Northern* entre Toronto et Ottawa, et tous les trains arrêtent à cet endroit."
>
> " Le service entre Sydenham et Kingston n'est pas aussi efficace qu'il pourrait être, mais nous trouvons là un excellent service d'omnibus et d'autos entre Sydenham et Harrowsmith et qui fait les raccordements nécessaires avec les trains allant vers Kingston. Le trafic à Sydenham est le même que par le passé, et il ne serait pas juste de demander à la compagnie de chemin de fer d'ajouter un train, ou de faire circuler le train n° 71 directement de Yarker à Sydenham, soit une distance d'environ 10·6 milles, ce qui ne pourrait être

fait à moins d'en coûter très cher à la compagnie. Cela coûterait au moins $20 à $25 par jour, et vous constaterez par les recettes des trois mois mentionnés plus haut que l'addition d'un train nouveau serait une entreprise à perte."

"Le fait que Sydenham est situé sur la voie principale du chemin de fer *Canadian-Northern,* entre Toronto et Ottawa, et profite de tous les avantages d'un service direct, doit être un dédommagement du léger inconvénient des raccordements défectueux sur la ligne de Kingston."

Il n'y a pas à en douter que lorsque les affaires augmenteront, l'on aura ici le service des trains nécessaire et un service de raccordement plus efficace avec les trains de Kingston; mais, dans les conditions difficiles du moment, il serait injuste de demander à la compagnie de faire circuler le train n° 71 à Sydenham.

La compagnie a aussi mis en dossier un état indiquant la somme d'affaires des trains de voyageurs et de marchandises entre Sydenham et Kingston; cet état couvre la période s'étendant du 1er juin 1910 au 5 juin 1911. A cette époque Sydenham ne jouissait pas d'aucun service des trains sur la ligne principale, et cette voie ferrée n'était pas entre les mains de la *Canadian-Northern.* Les recettes indiquent qu'il a été vendu 1,007 billets de voyageurs représentant la somme de $798.90, et que 481,764 livres de marchandises ont été reçues ou expédiées donnant comme recettes la somme de $270.38.

Dans de telles circonstances il est évident qu'aucune ordonnance ne pourrait être passée en vue d'obliger la compagnie à maintenir le service, lequel, si l'on note les recettes totales, n'a rapporté aucun profit; le résultat de cet état de choses a été que la compagnie fût forcée de prendre sur les recettes de quelques autres localités pour couvrir les pertes subies à cet endroit.

D'après la Loi des Chemins de fer le service efficace est celui qui doit mériter l'appui de la Commission; et, en tant qu'il s'agisse de service de chemin de fer, la Commission ne saurait émettre aucune ordonnance dans le cas actuel.

Toutefois, le droit de la municipalité, d'après le règlement affectant le bonus accordé par elle, s'appuie sur une base tout à fait différente.

La Commission a tenu une séance à Toronto au cours de laquelle la compagnie a été demandée de formuler les raisons pour lesquelles le règlement ne serait pas mis en vigueur.

Les clauses du règlement qui s'appliquent dans ce cas sont les suivantes:

> La dite compagnie est tenue de faire circuler un train de voyageurs et de marchandises à partir de ladite station (Sydenham) dans la matinée et un autre de retour à ladite station dans l'après-midi, opérant ainsi le raccordement nécessaire avec les trains à Harrowsmith chaque jour de la semaine à l'exception du dimanche.
>
> Dans le cas où ladite compagnie, à aucune date à venir, faillirait à son engagement de maintenir ladite voie et la gare ou de faire circuler lesdits trains, elle ne saurait le faire que sur le remboursement à ladite municipalité dudit bonus de $5,000.

La compagnie maintient la gare. Par le fait que Sydenham se trouve actuellement sur la voie principale du *Canadian-Northern* la compagnie accorde à cette localité plus de facilités et d'accommodation de chemin de fer que l'exige le règlement, en ce sens que ladite compagnie fait circuler tous les jours deux trains vers l'est et deux autres vers l'ouest entre Toronto et Ottawa; tous ces trains arrêtent à Sydenham et à Harrowsmith—les trains vers l'ouest arrêtant à Sydenham à 1.59 a.m. et 3.10 p.m., et les trains vers l'est arrivant à Sydenham à 4.18 a.m. et à 4.10 p.m.

Antérieurement à l'installation du *Canadian-Northern* le trafic à l'est et à l'ouest, soit de ou vers Sydenham, était effectué par le chemin de fer *Kingston, Napanee and Western,* par voie de Harrowsmith à Kingston. Pour ce qui est de ce service, il n'y a pas de doute qu'il est mieux organisé au point de vue des intérêts de Sydenham qu'il ne l'était à l'est et à l'ouest sous l'ancien régime qui n'était qu'un transfert à Kingston.

Bien qu'il n'y ait aucun doute que Sydenham était intéressé surtout dans le trafic vers l'est ou vers l'ouest et que ceci a été une des raisons qui a poussé la municipalité à voter un bonus de $5,000 en faveur de la construction de cette ligne, il est évident cependant que le service local entre Sydenham et Kingston n'était qu'une affaire secondaire; et ce service entre Kingston et Sydenham est sans réserve en harmonie avec le règlement.

La compagnie ne discute pas le fait que ses prédécesseurs se sont engagés à respecter les termes du règlement. Il n'y a pas de doute que la somme de $5,000 a été acceptée, et que cette acceptation a été sujette aux termes du dit règlement. D'après ce règlement la compagnie est tenue de faire sortir un train dans la matinée et d'en faire entrer un autre dans l'après-midi, lesquels doivent opérer un raccordement avec les trains à Harrowsmith. Ce raccordement à Harrowsmith s'effectue avec les trains de Kingston.

Le seul train du matin entre Sydenham et Harrowsmith quitte Sydenham à 1.59 a.m. et arrive à Harrowsmith à 2.09 a.m., et le train du matin de Harrowsmith à Kingston sur la voie du *Canadian-Central* quitte Harrowsmith à 9.15 a.m., ce qui entraîne une attente de 7 heures à Harrowsmith.

A Harrowsmith les deux voies traversent la même station et les trains du Pacifique-Canadien peuvent être pris de Harrowsmith à Kingston. Le premier train du Pacifique-Canadien part d'Harrowsmith à 6.55 a m., ce qui implique une attente de quatre heures.

En dehors de toute question de raccordement, cependant, je pense que l'obligation d'accorder un train dans la matinée n'est pas remplie par le fait d'en accorder un à 1.59 a.m. Le règlement accepté tel quel par les prédécesseurs de la compagnie, visait, si je ne me trompe, à fournir, et a fourni en effet, un service à l'usage de la population de Sydenham qui pouvait partir de cet endroit le matin et revenir dans l'après-midi mais non la nuit. Il n'y a pas de difficulté au sujet du train de l'après-midi, vu qu'il y en a un qui part de Harrowsmith à 3.55.

Pour cette raison je suis d'avis que la compagnie n'a pas donné le service du matin, lequel, d'après le règlement, elle était obligée de donner, et ici encore en vertu toujours du dit règlement, à moins que le service promis ne soit accordé, le bonus de $5,000 doit être remboursé.

Il n'y a aucun doute que lens gens de Sydenham préféreraient, au remboursement de la somme de $5,000, un bon service du matin vers Harrowsmith, avec un raccordement vers Kingston. Cependant, au point de vue des profits, comme déjà mentionné, la Commission ne peut pas émettre une ordonnance à cet effet. La compagnie aura le choix ou d'amender le service d'ici à un mois et de le maintenir dans la suite ou de rembourser le bonus de $5,000.

En conséquence aucune ordonnance ne sera émise avant le 1er novembre alors que, dans le cas où le service ne serait pas restoré, une ordonnance sera émise en vue d'obliger la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à payer à la municipalité le remboursement de la somme de $5,000.

M. le Commissaire McLean partage cet avis.

ENQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL, PAR E. O. GRUNDY, DE SHERBROOKE, P.Q., EN VUE DE S'ASSURER SI ELLE DOIT FAIRE UN REMBOURSEMENT EN FAVEUR DE LA "DOMINION LIME COMPANY" D'UN SURPLUS PAYÉ POUR LE TRANSPORT D'UN WAGON DE CHAUX EXPÉDIÉ DE LIME-RIDGE EN DESTINATION DE STANSTEAD, P.Q., EN DÉCEMBRE 1914.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 2 octobre 1915:

La compagnie du chemin de fer *Quebec-Central* fit une demande pour l'autorisation de rembourser un surplus payé à elle en taux de transport. Le 19 décembre 1914,

la *Dominion Lime Company*, de Sherbrooke, P.Q., a expédié un wagon de chaux, M.C. 3804, de Lime-Ridge à Stanstead, P.Q Le wagon était inscrit au taux de 13 sous le 100 livres, ce qui donnait un total de $39. Ce prix était une combinaison des taux de 4 sous du *Quebec-Central* à Sherbrooke, avec les taux réguliers exigés pour le transport par les wagons partant de Sherbrooke. Le 10 juin 1912 un tarif avait été préparé et fixait le taux à 8 sous le 100 livres. Le 26 avril 1914 ce tarif avait été annulé. Lorsque cette expédition fut faite, la *Dominion Lime Company* supposa que le taux de 8 sous était encore en vigueur. Les compagnies de chemin de fer *Maine-Central* et *Quebec-Central* sont toutes deux concernées dans cette affaire. L'expédition s'est faite entre deux points au Canada. La compagnie du *Quebec-Central* n'est pas sujette à la juridiction de la Commission tandis que la compagnie du *Maine-Central* est soumise à cette juridiction.

Mis en vigueur le 26 avril, un tarif commun pour le transport des marchandises a été émis par la compagnie du chemin de fer *Maine-Central* au sujet du transport par le chemin de fer *Boston and Maine* via le *Quebec-Central.* Ce tarif comporte un taux de 9 sous le 100 livres de Lime-Ridge à divers endroits dans Québec dont l'un est Stanstead. La compagnie du *Boston and Maine,* en faveur de la compagnie du chemin de fer *Maine-Central,* fit connaître qu'elle était favorable à une réduction de taux de transport donnant ainsi son assentiment au nouveau tarif de 9 sous et s'engage à faire réparation en conséquence.

La Commission n'a pas le pouvoir d'autoriser le remboursement d'un excédent de taux cités au tarif, et si l'on s'en tient à ce point seulement il n'y a rien à faire.

L'article 338 de la loi des chemins de fer dit:

> " . . .sur le dépôt de ce tarif commun au bureau de la Commission, le ou les compagnies, jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé ou rejeté par la Commission, ont le droit de percevoir les taux qui y sont indiqués. . .

Dans la requête de C. P. Riel demandant qu'une ordonnance soit émise et oblige la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern à* rembourser un prétendu excédent de prix payé pour le transport des traverses de Rykerts, C.-B., à Portage-la-Prairie, Man., dossier 9659, le tarif commun avait été éliminé, et alors la question devait se régler par une entente entre les diverses compagnies de transport de cette partie du pays. La Commission a maintenu qu'en vertu de l'article 338 de la loi des chemins de fer l'on ne pouvait pas annuler le tarif commun sans le remplacer en dossiers par un substitut, que la suppression ne voulait pas dire annulation et que la seule manière de supprimer était de soumettre un tarif substitutif, c'est-à-dire de déposer en dossiers un tarif direct. La Commission autorisa le remboursement.

Tel qu'il est indiqué le taux de 13 sous exigé est composé du taux de faveur du *Quebec-Central* et du taux régulier du *Boston and Maine.* La fixation des taux dans ce cas tombe sous l'empire des décisions prises dans la cause de Rykerts dont il est fait mention plus haut, et le remboursement devrait être fait du surplus payé au delà du taux de 8 sous.

Comme il a été dit plus haut la Commission n'a pas la juridiction d'émettre une ordonnance en vue d'obliger la compagnie du *Quebec-Central* quant à l'attitude qu'elle doit prendre dans ce cas; mais il est compris par la correspondance échangée que cette dernière compagnie est consentante de rembourser sa part d'excédent de taux.

Le commissaire en chef Drayton partage cet avis.

REQUÊTE DU BUREAU DES COMMISSAIRES DE LA VOIERIE POUR LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN, DEMANDANT QU'UNE ORDONNANCE SOIT ÉMISE POUR AUTORISER LE CROISEMENT DE LA PREMIÈRE RUE AU-DESSUS DU TERRAIN DE LA GARE DU CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN" À TURTLEFORD, SASK.

Jugement de M. le commissaire en chef DRAYTON, le 2 octobre 1915:

La requête est faite par le Bureau des Commissaires de la Voierie sur l'entente absolue que le coût des travaux et du maintien du croisement retombe sur la compagnie du chemin de fer. La requête fait mention que des plans ont été préparés par la compagnie et approuvés par les autorités en cette matière.

Dans sa réplique la compagnie dit:

> Ce croisement est demandé par le ministère des Travaux publics en faveur de la compagnie Townsite.
>
> D'après la loi touchant les arpentages de la Saskatchewan, il est nécessaire de pourvoir à un accès à une subdivision au moyen de deux routes contournant la section. Dans ce cas un de ces accès exige le croisement de la voie ferrée du *Canadian-Northern* qui a approuvé le croisement mais qui a le droit de séniorité sur cette route publique à cet endroit.
>
> Les propriétaires de cet emplacement de ville sont contribuables dans la municipalité et l'on ne devrait pas leur imposer le plein montant du coût de maintien et d'entretien du croisement, lequel, je crois, devrait être construit et entretenu par la municipalité pour l'avantage de laquelle ce croisement est établi. Si la municipalité paye les frais les propriétaires de l'emplacement de ville paieront leur part des frais sous forme de taxe générale de même que les autres propriétaires de l'emplacement.

Dans sa défense en faveur de la compagnie de chemin de fer la Commission dit:

> Voici un cas où il nous a été indiqué que la Commission n'accepterait pas une requête de la compagnie des chemins de fer ou de la part des propriétaires de l'emplacement de ville, et, par conséquent, sur leur demande nous avons présenté la requête. J'attirerais votre attention sur le fait que votre Commission en d'autres circonstances a accepté la demande de la compagnie de chemin de fer, et a accordé des ordonnances qui ont fait retomber sur la compagnie de chemin de fer le coût d'installation et de maintien de ces croisements. L'ordonnance de la Commission n° 19548 couvre le cas de raccordement de voies publiques aux endroits suivants: Ceylon, Ardath, Hearne, Parkman, et Bratton. Votre Commission a aussi donné suite à la demande du P.-C. dans des cas absolument semblables et a émis des ordonnances. Par exemple, un raccordement de voies publiques à l'emplacement de la ville de Herschell, ordonnance de la Commission n° 19024; raccordement de voie publique à Leipzic, ordonnance de la Commission n° 19026; et d'autres raccordements plus récents à Raycraft, ordonnance de la Commission n° 22977.
>
> Les règlements de ce gouvernement concernant les nouveaux emplacements exigent que chacun d'eux soit relié par des rues avec deux emplacements de voies publiques qui sont attenants à la section et il est souvent nécessaire, afin de suivre les règlements, qu'une de ces rues traverse la voie ferrée, mais nous avons refusé d'approuver tout plan d'emplacement de ville jusqu'à ce qu'une ordonnance de la Commission des chemins de fer ait été émise qui ferait tomber sur la compagnie de chemin de fer ou sur les propriétaires de l'emplacement de ville le coût d'installation et d'entretien de ces croisements.

Les décisions de la Commission relèvent toutes de principes uniformes. Dans le cas où une voie ferrée est construite à travers une route, les frais de la construction et du maintien du croisement qui en résulte retombent sur la compagnie de chemin de fer. Quand, sur la demande de la municipalité, de nouvelles routes sont ouvertes à

travers la voie et que par le fait la construction et l'usage de cette voie a lieu sur la propriété de la compagnie, les frais de construction et de maintien retombent sur le requérant.

Il est évidemment juste que celui qui désire un croisement et qui en a le bénéfice doit en supporter les frais. Il serait évidemment injuste que les municipalités, en plus d'avoir leurs routes encombrées par de nouveaux passages à niveau, eussent à en payer les frais; et le même principe s'applique en sens inverse et d'une manière aussi favorable envers la compagnie.

Les ordonnances notées par le bureau des commissaires de la voirie ne semblent pas être en désaccord avec le principe, mais, si elles l'étaient, elles ne devraient pas être suivies. La première ordonnance notée, ordonnance n° 19548, a été formulée sur la demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et sur l'assentiment du ministère de la province. Les ordonnances n°s 19024 et 19026 furent encore émises sur la demande de la compagnie du Pacifique-Canadien et sur l'assentiment du même ministère. L'ordonnance n° 22977 fut émise sur la demande, par le Pacifique-Canadien d'un permis de construction d'une voie ferrée traversant une rue à Raycraft. Cette demande fut agréée et l'ordonnance appropriée fut émise.

Dans chacun de ces cas, le requérant, c'est-à-dire le parti demandant le croisement et qui, par son action, indique qu'il croit ce croisement être avantageux, paie les frais. Le principe ordinaire est appliqué.

Il n'y a pas à douter de l'équitabilité des règlements de la province exigeant que chaque emplacement de ville soit relié au moyen de rues à deux des routes publiques qui sont attenantes à cette section, et que l'installation des croisements convenables de routes publiques soit en temps opportuns autorisée par la Commission afin de donner force de loi à ce règlement. Cela n'a rien à faire avec le coût.

Apparemment, la compagnie des emplacements de ville est l'intéressée qui demande le croisement. Les frais doivent retomber sur la municipalité, laquelle peut se protéger si elle le désire en obtenant de la compagnie de l'emplacement de ville la somme comparativement petite nécessaire à la construction du croisement avant qu'aucun travail ne soit entrepris. Toute la question repose entre les mains des autorités municipales et provinciales.

L'on ne saurait s'objecter à la construction d'un croisement si elle est construite d'après les règlements de la Commission, et un permis de construction sera accordé de manière à ce que les frais ne retombent pas sur la compagnie des chemins de fer. Ce n'est pas un croisement que la Commission devrait ou naturellement pourrait obliger les intéressés à construire, il s'agit ici d'un croisement que ces intéressés peuvent ou ne peuvent pas construire, à leur choix.

M. le Commissaire Goodeve partage cet avis.

REQUÊTE DE LA "ST. JOHN RAILWAY COMPANY", EN VERTU DE L'ARTICLE 227 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER, DEMANDANT L'AUTORISATION DE FAIRE TRAVERSER PAR SA VOIE LA LIGNE DE LA "ST. JOHN BRIDGE AND RAILWAY EXTENSION", À L'AVENUE DOUGLAS, DANS LA CITÉ DE SAINT-JEAN, DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 4 octobre 1915:

Une ordonnance a déjà été émise à l'effet de permettre à la compagnie requérante de faire traverser par sa voie celle de la *St. John Bridge and Railway Co.* tel qu'il est indiqué au plan déposé en dossiers avec ladite requête.

Il était évident que le croisement, au point de vue du trafic sur les grandes routes, était déjà protégé par des barrières sous les soins d'un gardien; mais, étant donné que la Commission n'avait pas de renseignements précis au sujet de l'installation et du fonctionnement de ces barrières, la question du fonctionnement futur d'un système d'enclenchement automatique n'a pas été considérée.

MM. Weldon et McLean, avocats de la requérante, font connaître aujourd'hui que le gardien, qui a été préposé aux barrières en vue de la protection du trafic sur la route publique, est payé entièrement par la compagnie du Pacifique-Canadien; cet avis est confirmé par le procureur général de la province.

Les besoins du croisement à cet enclenchement sont tels que ledit enclenchement ne peut pas être surveillé convenablement par les conducteurs des tramways; il est donc devenu nécessaire qu'un gardien soit nommé à cet endroit.

En l'absence d'un gardien au croisement, la requérante supportera les frais d'y placer un remplaçant. Aujourd'hui le gardien qui surveille le passage à niveau peut bien surveiller en même temps le fonctionnement de l'enclenchement.

Dans les circonstances actuelles les frais d'y maintenir un gardien devraient être partagés entre la requérante et la compagnie du Pacifique-Canadien; ce gardien devrait aussi être chargé de surveiller en même temps le fonctionnement de l'enclenchement.

M. le commissaire McLean partage cet avis.

PÉTITION DES RÉSIDANTS DE EUNICE, ALB., PROTESTANT CONTRE LE CHOIX D'UN SITE POUR GARE SUR LA LIGNE DU CHEMIN DE FER "EDMONTON, DUNVEGAN AND BRITISH COLUMBIA" À CET ENDROIT.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 6 octobre 1915:

A une séance de la Commission tenue à Edmonton le 28 mais 1915, une plainte fut présentée au nom des résidants de Eunice contre le choix d'un emplacement pour une gare. A l'heure actuelle il y a une voie d'évitement à quelque distance au sud de Eunice, et les résidants de cette localité demandent que la station soit placée plus près de la ville. La compagnie du chemin de fer veut placer sa gare sur le terrain occupé par sa voie d'évitement. Cette voie d'évitement existe depuis au delà de deux ans. La compagnie du chemin de fer n'a pas de terrain à l'endroit où les résidants veulent que la gare soit placée. Ladite compagnie ne se propose pas de construire une gare maintenant, car elle prétend que les affaires ne sont pas assez considérables pour cela. La compagnie du chemin de fer n'a pas soumis de plan à la Commission quant au choix d'un emplacement pour gare à cet endroit. En réalité la demande des gens de Eunice nécessitera le déplacement de la voie d'évitement.

L'affaire a déjà été étudiée par un employé de la Commission qui avait suggéré que la nouvelle gare soit placée à environ 200 verges au sud du bureau de poste; c'est-à-dire à environ 900 pieds de l'endroit où cette gare serait placée si la compagnie allait construire sur la voie d'évitement.

Le commissaire en chef, dans un jugement oral au cours de la séance, dit qu'il lui manquait des renseignements nécessaires.

L'endroit suggéré par l'inspecteur de la Commission pour la gare se trouve sur un remblai de 3 à 7 pieds. En outre, à cet endroit, il y a une rampe de $\frac{3}{10}$ de 1 pour 100, tandis que là où se trouve la voie de garage de la compagnie le terrain est de niveau.

On s'est plaint de ce que l'emplacement de la voie de garage n'était pas satisfaisant au point de vue du drainage. Le commissaire en chef a donc ordonné que l'affaire soit laissée en suspens de manière à ce que la question puisse être examinée au point de vue du drainage et de l'exploitation.

La gare, sur la voie de garage de la compagnie de chemin de fer, serait placée à 1,632 pieds au sud du chemin principal, soit une distance de $\frac{3}{10}$ de mille. La municipalité a acquis une lisière de terre de 66 pieds de largeur pour la construction d'un chemin allant du chemin principal à la propriété de la compagnie de chemin de fer. La municipalité a construit un pont en travers du creek Irlandais.

On a déclaré dans les témoignages que le terrain destiné au chemin n'avait pas encore été arpenté et que le Bureau Municipal n'avait pas encore pris possession du

terrain. La municipalité y a cependant dépensé de l'argent public pour construire le pont; et M. Goldman, qui a comparu de la part des requérants a déclaré qu'il faudrait continuer le chemin à tout événement vu qu'il était devenu nécessaire aux gens qui vivent au sud du creek.

L'ingénieur de la Commission rapporte qu'on a creusé une tranchée le long du côté ouest de la voie, dans toute la longueur de la voie de garage, qui aboutit au creek Irlandais. Il fait rapport qu'il faut une autre tranchée du côté est pour drainer convenablement. Comme on l'a vu, la municipalité a pris des mesures pour établir un chemin donnant accès à la propriété de la compagnie. La compagnie de chemin de fer se déclare prête à tenir en état le chemin qui se trouve sur sa propriété, lequel est la continuation du chemin municipal susdit et donne accès au terrain de la compagnie. La compagnie de chemin de fer a cette obligation dans tous les cas. La différence de distance entre l'endroit préconisé par les requérants et celui que préfère la compagnie de chemin de fer n'est pas grande. Comme on l'a dit, la distance à partir du chemin principal jusqu'à l'endroit favorisé par la compagnie de chemin de fer pour la gare est de moins d'un tiers de mille. Si la gare était située à moins de 600 pieds du chemin principal, comme on l'a suggéré, cela épargnerait une distance d'environ un cinquième de mille.

Au point de vue d'exploitation, il y a avantage à placer la voie de garage sur un terrain plan. Si l'on changeait la voie de garage de place, il faudrait construire une double voie sur le creek et une passerelle en travers. Dans des circonstances normales, il ne serait pas satisfaisant de faire une telle ouverture en travers des terrains de la gare. Ce serait même un peu dangereux.

Dans les circonstances, la Commission ne serait pas justifiable de donner une direction exigeant un chambardement des facilités de cour qui existent depuis plusieurs années. La compagnie de chemin de fer a choisi l'emplacement de la cour actuelle parce qu'il était le plus satisfaisant au point de vue de l'exploitation. Quand l'emplacement d'une cour peut se trouver de niveau, c'est plus satisfaisant au point de vue d'exploitation. La compagnie est obligée de tenir le terrain en question dans un état satisfaisant au point de vue du drainage et d'entretenir le chemin qui se trouve sur sa propriété de manière à donner accès à ses facilités.

Le commissaire en chef a abondé dans ce sens.

REQUÊTE DE L. H. CONGREAVE, DE SICAMOUS, C.-B., DEMANDANT UNE ORDONNANCE POUR OBLIGER LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN À DÉSIGNER UN ENDROIT CONVENABLE SUR SON QUAI DE DÉBARQUEMENT OÙ IL POURRA RECEVOIR LES HÔTES DE SON HÔTEL.

Jugement du commissaire McLean, 8 octobre 1915:

La requête est faite par le propriétaire de l'hôtel Bellevue, située à Sicamous, C.-B. Le requérant déclare qu'il désire rencontrer les trains du Pacifique-Canadien de manière à rechercher les voyageurs qui peuvent désirer rester à son hôtel. On lui accorde une place à l'extrémité est du quai de la gare, ce qui est satisfaisant dans le cas des trains qui vont vers l'ouest. Il veut aussi un endroit à l'extrémité ouest du quai de façon à solliciter les voyageurs sur les trains qui vont vers l'est.

Les parties n'ont pu s'entendre et l'on demande à la Commission de donner des instruction en la matière.

Comme on l'a fait remarquer dans l'affaire de la *Twin-City Transfer Co. vs* la compagnie du Pacifique-Canadien, 15, C.R.C., 323, les obligations de la compagnie de chemin de fer sont envers les voyageurs et non pas envers les compagnies de transport. La compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation directe envers les conducteurs de fiacres. Ses devoirs comme compagnie de chemin de fer commencent et finissent

avec ceux qui se rapportent au transport du trafic. (Ibid. pp. 327, 328.) C'est cette attitude qui a été prise au sujet de la plainte de la *Twin-City Transfer* Co. concernant la réservation d'un espace comme place d'omnibus par la compagnie du Pacifique-Canadien. Dossier 20922. Dans cette cause on a déclaré que, sujet à ses obligations envers les voyageurs la compagnie de chemin de fer pouvait prendre des mesures au sujet de la police de ses gares.

La Commission s'est aussi occupée de la question du contrôle qu'une compagnie de chemin de fer peut exercer sur ses facilités de gare au sujet de l'emploi d'un hangar à marchandises comme marché pour la vente des fruits. *Cuneo Fruit and Importing Co., Ltd.*, de Toronto, Ont., *vs* la compagnie de chemin de fer du Grand-Tranc, dossier 25682. La Commission a alors soutenu que l'obligation statutaire de la compagnie de chemin de fer à donner les facilités mentionnées, en tant qu'il s'agissait d'une gare de tête de ligne, se limitait au déchargement et à la livraison des marchandises et ne comprenait pas la facilitation de la vente—et c'était là la question. De sorte que s'il y avait une différence dans la manière de traiter la compagnie requérante comparativement à d'autres compagnies au sujet de l'allocation d'un espace pour la vente des marchandises se trouvant dans le hangar en question, cette différence n'était pas un passe-droit tombant sous la loi des chemins de fer, vu que la compagnie de chemin de fer n'était pas obligée, suivant la loi, à donner l'avantage de vendre.

Dans la requête actuelle, il s'agit de l'obligation de la compagnie à permettre aux voyageurs de se servir de ses commodités. Il serait contraire à la loi des chemins de fer qu'une compagnie de chemin de fer fît un passe-droit entre ses voyageurs au sujet de l'usage de ces commodités, vu que ce passe-droit se rapporterait à l'usage de ces commodités. Mais l'obligation finit là. Aucun voyageur ne s'est plaint à la Commission de ce que cette injuste différence existe. Les instructions demandées ne peuvent donc pas être données et la requête doit être renvoyée.

Le commissaire en chef Drayton abonde dans ce sens.

M. N. K LUXTON, DE LA PART DES CONDUCTEURS D'OMNIBUS D'HÔTELS À BANFF, ALB., DEMANDE UNE AUDIENCE DE LA COMMISSION POUR TRAITER DE LA QUESTION DES PRIVILÈGES RELATIFS À L'UTILISATION DU QUAI DE LA GARE À CET ENDROIT SUR LA LIGNE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire McLean, 13 octobre 1915:

On s'est plaint au sujet des facilités accordées sur le quai aux omnibus d'hôtels autres que ceux qui desservent l'hôtel du Pacifique-Canadien. La question a été étudiée. Le quai a été prolongé, de sorte que la situation s'est grandement améliorée. Les conducteurs de voitures de factage ou de voyageurs autres que celles qui desservent les hôtels occupent une place à quelque distance du quai et viennent au quai de la gare lorsqu'ils sont appelés par un voyageur qui veut les engager. Tout conducteur qui a été engagé par lettre ou par télégramme à rencontrer un voyageur n'a qu'à présenter son écrit à l'agent de la gare avant l'arrivée du train pour qu'on lui permette de venir sur le quai et d'y rester debout pour recevoir son voyageur ou ses voyageurs. Mais dès que le voyageur ou les voyageurs sont assis, le conducteur est censé s'en aller.

Il y a une plainte au sujet de la répartition de l'espace accordé aux conducteurs d'omnibus autres que ceux qui desservent le Pacifique-Canadien. On se plaint au sujet des places accordées dans l'espace ainsi réservé. En général, du moment que les voyageurs sont accommodés d'une manière raisonnable et convenable. la compagnie de chemin de fer peut prendre des mesures pour la bonne surveillance de ses gares.

La répartition de l'espace ressort de ces mesures policières, et il n'appartient pas à la Commission de décider lequel des omnibus doit occuper la première ou la seconde place.

Une plainte a aussi été faite au sujet de la manière d'agir envers la *Brewster Transfer Company*. Il est allégué qu'il existe des préférences en faveur de cette com-

pagnie, laquelle a l'entreprise du transport des voyageurs de la gare à l'hôtel de la compagnie du Pacifique-Canadien et *vice versa.* On allègue que ses employés ont accès à la plate-forme pour y solliciter des affaires, privilège qui n'a pas été accordé aux autres. Un tel arrangement n'est cependant pas contraire à la Loi des Chemins de fer et aucun remède n'y peut être apporté.—*Twin-City Transfer Co. vs Canadian-Pacific Ry. Co.,* 15 *Can. Ry. Cas.,* 323.

Le commissaire en chef Drayton, partage cette opinion.

"MARSH VS LAKE-ERIE & NORTHERN RAILWAY COMPANY," RE CROISEMENT DE FERME.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 18 octobre 1916:

Le requérant prétend que la compagnie *Lake Erie & Northern Railway,* en construisant sa ligne sur sa ferme, lui a fermé tout accès de son pâturage à la source ou abreuvoir.

En réponse à cette requête, la compagnie du chemin de fer produit une copie certifiée de l'option obtenue du propriétaire antérieur Thomas Bowlby. En vertu de cette option elle a acquis son droit de passage sur cette ferme équivalant à environ une acre et demie et elle a payé au propriétaire la somme de $447.27. La vente s'est faite pour les considérations suivantes: $149.09 pour la valeur du terrain et $298.18 pour dommages, le tout daté du 15 janvier 1913. De plus la compagnie déclare que, d'après un arrangement fait avec M. Bowlby, elle devait lui construire un croisement de ferme, et ce croisement a été construit.

Dans sa correspondance le requérant, Sydney Marsh, déclare que lorsqu'il a acheté la ferme de Thomas Bowlby, les clôtures de chemin de fer existaient, et qu'on avait fait un peu de terrassement à cet endroit. Il déclare aussi que son acte de vente est daté du 1er juin 1914.

Un ingénieur de la Commission envoyé pour faire une inspection, rapporte que la ferme était originairement la propriété de Thomas Bowlby, que le droit de passage a été acheté de lui et que le requérant a subséquemment acquis la propriété. En traitant la question sur place avec le requérant, l'ingénieur a appris de ce dernier que ce qu'il désire est un passage inférieur à un point près du sentier de la ferme. Ce passage à l'usage des animaux, partirait du pâturage du côté sud de la voie et conduirait à un abreuvoir situé près des bâtiments du côté nord de la voie, à environ 1,200 pieds plus loin; que si le passage inférieur ne peut être obtenu, la compagnie soit forcée de lui fournir de l'eau, soit au moyen d'un puits du côté sud de la voie soit en amenant l'eau par des tuyaux du côté nord au côté sud.

L'ingénieur dans son rapport dit que le remblai traversant la ferme a une hauteur d'environ trois pieds, un passage inférieur exigerait une hauteur d'au moins huit pieds et demi, ce qui, par conséquent, nécessiterait une excavation considérable. Il ajoute que le terrain est argileux et sans drainage et qu'il existe à l'intersection du sentier un bon croisement de ferme propre à tous les besoins.

Le requérant a acquis la terre telle qu'elle est aujourd'hui et le chemin de fer a payé des dommages à ses prédécesseurs; ces dommages peuvent avoir été ou ne pas avoir été suffisants, mais le montant n'a pas été l'objet d'une protestation et ne peut l'être de la part d'un acquéreur subséquent.

Un passage pour les animaux tel que demandé coûterait environ $1,000. La requête doit être refusée.

Le commissaire en chef adjoint Scott partage cet avis.

REQUÊTE DE LA " KOOTENAY SHINGLE COMPANY, LIMITED ", DE SALMO, C.-B., POUR UNE ORDONNANCE DE LA COMMISSION AU SUJET D'UNE RÉCLAMATION CONTRE " THE GREAT-NORTHERN RAILWAY COMPANY ", TOUCHANT L'EXPÉDITION DE BARDEAUX, POUR LAQUELLE EXPÉDITION LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER N'A PAS FOURNI DE WAGON AYANT LES DIMENSIONS DEMANDÉES.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, 19 octobre 1915:

La plainte comporte que, bien que l'on ait commandé un wagon de 35 pieds, la compagnie en a fourni un de 40 pieds, de sorte que, au lieu d'avoir eu à payer pour un minimum de 24,000 livres, il a fallu payer pour un minimum de 30,000. Il est allégué que la compagnie de chemin de fer a fourni des wagons de plus grandes dimensions parce qu'elle y trouvait son avantage; et la plainte implique que le résultat de ceci est un déboursé additionnel.

Les requérants semblent faire erreur en ce qui concerne le wagon fourni. La lettre de voiture indique que ce wagon du Pacifique-Canadien porte le numéro 205968; ce wagon a une longueur de 36 pieds et 6 pouces, *i.e.*, 36 de mesure intérieure, et a un poids minimum de 28,000 livres.

La compagnie n'a pas de wagons de 35 pieds, celui qui a été fourni était le plus rapproché en dimension de celui qui avait été commandé. Si la compagnie de chemin de fer avait eu le type de wagon demandé, et si pour son propre avantage, elle en eut fourni un plus grand, alors on eut pu insister sur le minimum de wagon demandé.

Mais vu que les requérants ont commandé un wagon d'un type qui ne faisait pas partie de l'équipement de la compagnie, et vu qu'ils ne semblent pas avoir fourni de renseignements au sujet de la charge à transporter, la compagnie de chemin de fer n'était pas suffisamment informée pour savoir si, pouvant l'obtenir, un wagon de plus faible dimension aurait fait l'affaire. La compagnie a fait pour le mieux dans les circonstances; elle consent à régler sur la base d'un minimum de 28,000 livres, lequel est celui du wagon fourni. C'est la base d'arrangement la plus convenable.

Le commissaire en chef Drayton partage cet avis.

VILLE DE SAINT-LAMBERT VS " MONTREAL AND SOUTHERN COUNTIES RAILWAY COMPANY " RE VOIES FERRÉES DANS LES RUES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 19 octobre 1915:

La ville de Saint-Lambert fait une demande pour une ordonnance obligeant la *Montreal and Southern Counties Railway Company* à niveler les rails de ses lignes sur les rues St-Denis, Elm, Victoria, Deslauriers, Bird, Front et Edison, dans ladite ville de Saint-Lambert; à placer ses rails et ses lignes sur des fondations permanentes; et à paver les rues ci-dessus mentionnées entre ses voies et sur les côtés; et pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer à payer le coût de l'ouvrage à être fait.

La cause a été fixée pour audition à une séance de la Commission tenue à Montréal le 28 septembre, et le jugement a été réservé pour permettre au bureau des ingénieurs de s'entendre avec les parties intéressées au sujet des travaux devant être exécutés, et de faire rapport à la Commission du coût et de la nécessité de ces travaux.

L'ingénieur a depuis fait un rapport, établissant que la municipalité ne désire faire cet ouvrage que sur trois rues mentionnées dans la requête. Son inspection et ses prévisions se restreignent à ces rues qui sont: Elm, Deslauriers et Bird.

M. Elliott, qui comparaît pour la municipalité, s'appuie sur les articles 5 et 25 de la loi.

En tant qu'il s'agit de l'article 5, il n'y a aucun doute que les dispositions de la Loi des chemins de fer s'appliquent à ce chemin. L'article 25 ne s'applique pas à cette cause, mais il est clair par le contexte que l'article dont M. Elliott veut parler est

l'amendement de 1909, lequel, ajoutant un nouvel article, 26 (a), à la loi, a conféré à la Commission la juridiction relative aux conventions.

M. Elliott prétendait qu'il s'agissait d'un contrat intervenu entre la municipalité et une compagnie de chemin de fer constituée en corporation par le gouvernement fédéral. Il a produit la convention conclue le 2 mars 1909 entre la ville de Saint-Lambert et la *Montreal and Southern Railway Company,* avec, y annexé le règlement de la ville.

En vertu de ce règlement la municipalité accorde, pour une période de vingt et un ans, à la compagnie de chemin de fer, le droit de construire, d'entretenir et d'exploiter dans la ville de Saint-Lambert, un chemin de fer électrique ou tramway pour le transport de voyageurs, de marchandises et de messageries, sur les rues mentionnées dans la requête, à l'exception de la rue Bird. Les droits de la compagnie sur cette dernière rue sont énumérés ci-après.

M. Elliott s'appuie surtout sur l'article 7 du règlement qui se lit comme suit:

> Que la partie de seconde part ne devra utiliser dans la construction de son chemin de fer, dans les limites de la ville de Saint-Lambert, que des rails connus sous le nom de rails en forme de "T"; lesdits rails devant être au niveau actuel de la rue, et que du gravier soit placé et maintenu en bon état entre les rails et sur une largeur de deux pieds en dehors de la voie.

D'autres articles s'appliquent aux devoirs de la compagnie en ce qui concerne l'utilisation de la grande route, y compris l'article 3, en vertu duquel elle est obligée de déblayer la neige à la satisfaction de la municipalité sur une largeur de 16 pieds, dans toutes les rues où sa voie passe, entre autres l'article 4, qui se lit comme suit:

> Que la partie de première part se réserve le droit d'ouvrir toutes les rues et chacune des rues maintenant occupées par ladite partie de seconde part, pour y établir et réparer les conduites d'eau et d'égouts, ou pour tout autre ouvrage de la municipalité, en tout temps, en donnant dûment avis à la partie de seconde part, mais sans indemnité pour dommages relatifs avec ces ouvrages excepté quand ces dommages sont volontairement causés par l'action, la négligence ou le défaut de la partie de première part, de ses agents ou de ses employés. Les officiers et employés de la partie de première part devront apporter tous les soins nécessaires à l'exécution de ces travaux.

En vertu de l'article 8, les rails, poteaux et aiguilles devront être posés dans les diverses rues sous la surveillance de la municipalité.

En ce qui concerne la construction de la voie sur la majeure partie de la rue Bird, la compagnie a obtenu son droit de passage avant que cette rue eût été convertie en grande route par la municipalité.

M. Elliott a produit (pièce n° 5) un acte notarié daté du 17 août 1909 faite entre la succession Barsalou et autres et la compagnie de chemin de fer, accordant à cette dernière le droit, privilège et faculté d'établir, construire, entretenir et exploiter un chemin de fer électrique sur le prolongement projeté de la rue Bird à Saint-Lambert. L'acte stipule que la compagnie n'emploiera dans la construction de sa voie ferrée, dans les limites autorisées, que des rails en forme de "T", ces rails devant être au niveau de la rue, et du gravier devant être placé et maintenu en bon état par la compagnie entre ses rails et sur une largeur de deux pieds en dehors de sa voie. L'acte stipule en outre qu'au cas où la ville de Saint-Lambert ou toute autre municipalité, en tout temps à l'avenir prendrait possession des rues mentionnées ou de l'une quelconque de ces rues, sur lesquelles les rails de la compagnie auront été posés, ou devaient être posés, l'usage public de la grande route soit en tout temps subordonné aux droit, privilège et faculté qu'a la compagnie d'établir, construire et exploiter son chemin de fer.

D'après une convention semblable, la compagnie a obtenu le droit de passage sur une autre partie de la rue Bird; et en 1913, il appert aux pièces produites par M.

Elliott, que la rue Bird a été acquise par la municipalité, subordonnément aux droits de la *Montreal and Southern Counties Railway Company.*

L'une des conditions de l'acquisition de cette rue, celle-ci devait être améliorée, pavée en béton, bordée de trottoirs en ciment, les conduites d'eau devaient y être posées et le système d'égout installé.

La compagnie a construit et elle entretient et exploite présentement son chemin de fer sur les rues en question. Un plan et profil ont été fournis à la Commission par la compagnie en 1909; la partie de ce plan relative à la construction de la voie sur les rues en question, dans la ville de Saint-Lambert, porte la note suivante:

"Profil indiquant les terrassements faits à travers Saint-Lambert"...

et cette note est signée par le maire.

On n'a produit aucune preuve, ni formulé aucune plainte à l'effet que la construction du chemin de fer, en tant qu'il s'agit des terrassements n'est pas conforme au règlement et au contrat, ou que la construction n'a pas été faite sous la surveillance de la municipalité tel que stipulé par l'article 8 du règlement. Au contraire, l'endossement du profil semblerait démontrer que la municipalité était satisfaite des terrassements.

A l'audition, M. Elliott s'est exprimé en ces termes:

> "Dans la présente cause, monsieur le président, la ville de Saint-Lambert demande une ordonnance contre la compagnie de chemin de fer pour lui enjoindre de niveler ses voies dans plusieurs rues de la ville; pour l'obliger à poser ses voies sur des fondations permanentes et à paver la rue entre ses rails et sur chaque côté, tel que prévu dans la convention intervenue entre les parties en 1909.
>
> "Monsieur le président, lorsque le contrat a été fait en 1909, la ville de Saint-Lambert était une petite ville d'environ 2,000 habitants, et les habitations étaient très espacées. Depuis ce temps elle a grandi et a maintenant une population de 6,000 âmes. Elle entreprend maintenant de faire des travaux permanents. Les rues qui étaient antérieurement en terre à culture ont changé d'aspect. Les autorités de la ville font installer les tuyaux d'égouts et paver les rues, et nous faisons la présente requête demandant une ordonnance pour obliger la compagnie à niveler ses rails, à les poser sur des fondations permanentes et à paver entre ses rails...
>
> "En 1909, lorsque la compagnie a exécuté ces travaux, elle pouvait avoir quelque excuse pour poser ses rails comme elle l'a fait, mais avec les rues ouvertes et tracées comme elles le sont maintenant, il est absolument impossible à la ville de continuer ses améliorations parce qu'aujourd'hui les rails sur les rues sont à 6 pouces plus bas que le niveau de la rue, et souvent entre six pouces et un pied."

M. Chisholm comparaît pour le Grand-Tronc, et en l'absence d'une réponse écrite, la position de la compagnie a été entièrement décrite par la déclaration suivante qu'il a faite à l'audience:

> "Il n'y a pas eu jusqu'à présent de plainte à l'effet que nous n'avions pas un remplage de gravier convenable, et nous avons fait circuler sur ces voies des wagons de grande pesanteur depuis six ans. Dans le temps, les rails ont été posés suivant les plans soumis et approuvés par les autorités de la ville. Maintenant, toute la difficulté provient de ce que, comme vous pouvez le constater par les remarques faites par mon savant confrère dans son avis de motion, la ville désire maintenant construire de nouvelles routes permanentes en bitume avec fondations en béton, et elle voudrait que cette compagnie fasse le même ouvrage entre ses rails et sur une certaine distance en dehors. Maintenant, si la proposition nous avait été faite dans ce sens, qu'on nous aurait accordé un laps de temps, comme à un contribuable ordinaire, pour payer quelque chose

de ce genre, nous aurions pu considérer cette proposition, mais on veut que nous dépensions une somme considérable d'argent pour faire ces améliorations, que nous ne nous croyons pas tenus de faire. Toutes nos obligations ont été remplies. Il n'y a pas eu de plainte au sujet du gravier, l'article a été observé. Les rails ont été posés suivant le niveau de la route existante, et il n'y a rien dans ce contrat pour démontrer que nous sommes en contravention."

Dans mon opinion, le règlement et le contrat ne peuvent être interprétés de manière à obliger la compagnie à construire une fondation permanente d'aucune sorte, ou de faire plus que de compléter son travail sous la surveillance de la municipalité, en employant les rails en forme de "T" et en les posant au niveau actuel de la rue, quel qu'il puisse être, et, après l'avoir d'abord posé, maintenir en bon état le gravier entre les rails et sur une largeur de deux pieds de chaque côté en dehors des rails.

En ce qui concerne le pavage et la fondation permanente, la requête doit être renvoyée.

La situation n'est pas absolument la même en ce qui regarde les niveaux du chemin de fer.

La municipalité a construit sa route des deux côtés de la voie ferrée à un niveau entièrement différent du niveau de ce dernier, d'une manière générale plus bas, et en certains endroits à deux pieds au-dessous du niveau de la voie. Bien que la municipalité ait apparemment fait ces travaux sans la certitude que le niveau de la voie ferrée serait changé, de manière à satisfaire le présent conseil municipal, l'ouvrage n'en a pas été moins fait, et il en coûterait beaucoup plus d'élever le niveau de la route à celui de la voie que d'abaisser le niveau de la voie à celui de la route.

Il est hors de doute que l'utilité publique, et peut-être la sécurité, exige que les niveaux soient uniformes. D'après son contrat, la compagnie n'est pas obligée de changer le niveau de ses voies, mais en dehors du contrat, et en vertu des pouvoirs généraux que confère la Loi des Chemins de fer à la Commission, je suis d'avis qu'une ordonnance devrait être émise pour obliger la compagnie à changer le niveau de son chemin pour le mettre de plein pied avec la rue.

En tenant compte du contrat et de la preuve au sujet de la construction de chemin de fer, les frais doivent être payés par la municipalité.

Bien que la municipalité n'ait pas droit à une ordonnance obligeant la compagnie à faire un pavage permanent entre ses rails et sur une largeur de deux pieds de chaque côté, si elle désire que ses rues soient construites de telle manière que l'emplacement de la voie du chemin de fer ait une surface et des fondations identiques à celles de la partie attenante à la route, je suis encore d'avis que la municipalité doit être autorisée à faire cet ouvrage. Si la municipalité le fait, elle relève la compagnie de l'obligation de maintenir du gravier entre ses rails et sur une largeur de deux pieds de chaque côté, et la compagnie devrait en retour contribuer aux dépenses dans une proportion qui représentera raisonnablement ses obligations actuelles sous ce rapport. Si les parties ne s'entendent pas au sujet de la somme à être versée, le montant de cette contribution sera établi par la Commission.

Bien que le coût du travail réel d'abaissement du niveau du chemin de fer, jusqu'au nouveau règlement municipal, ou de pavage entre les rails et de deux pieds de chaque côté, à l'exception de la contribution ci-dessus mentionnée, soit payé par la municipalité, et bien que l'ordonnance de la Commission soit rendue en dehors du contrat, je suis d'avis qu'aucun dommage incident causé à la compagnie ne doit être considéré comme partie du coût, ou comme une obligation municipale, à moins que, selon l'expression de l'article 8 du règlement, ce dommage ne soit causé volontairement, par négligence ou défaut de la municipalité, ses agents ou ses employés.

Le commissaire en chef adjoint Nantel et M. le commissaire McLean partagent cet avis.

"THE JOHN DEERE PLOW CO." *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER *re* ÉLÉVATEURS MOBILES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 28 octobre 1915:

La *John Deere Plow Company, Limited*, se plaint que les compagnies de chemins de fer des provinces de l'Ouest ne permettent pas l'usage, sur leurs propriétés, d'élévateurs mobiles. Il ressort de la plainte que la *Canadian Northern Railway Company* n'a pas d'objection à ce qu'un cultivateur se serve d'un de ces élévateurs pour charger son propre grain, et qu'une décision semblable a été prise par la compagnie du Pacifique-Canadien.

La plainte démontre aussi que le prix du chargement d'un wagon par les élévatiers en grains, et aussi à des particuliers qui se servent de ces appareils pour charger les récoltes de certain territoire, mais lesquelles récoltes ne leur appartiennent pas; ils se servent de cet élévateur uniquement pour charger le grain des autres.

La plainte démontre aussi que le prix du chargement d'un wagon par les élévateurs des compagnies est de $10 à $13, tandis que le prix de revient, après ouvrage fait par un élévateur mobile n'est que de $5, et on prétend que l'action des compagnies implique une préférence.

Cette plainte a été signifiée aux compagnies de chemins de fer. La réponse de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique se lit comme suit:

> "Il n'y a aucune objection à ce qu'un cultivateur se serve d'un élévateur mobile pour le chargement de *son propre grain* dans les wagons, aux gares de la compagnie, excepté à cause du danger tel que décrit plus bas.
>
> "En ce qui concerne l'usage d'élévateurs mobiles dans un but purement commercial, par des gens qui ne sont pas propriétaires de récoltes, une telle action, dans mon opinion, serait contraire à la loi des Grains du Canada, et nuirait au fonctionnement des élévateurs régulièrement établis et fonctionnant en conformité avec ladite loi.
>
> "De plus l'usage de ces élévateurs mobiles occasionnerait aux compagnies de chemins de fer, un risque d'incendie assez sérieux par suite de l'emploi de la gazoline ou d'autre combustible semblable. Ceux qui mettent en opération ces appareils (et envers lesquels la compagnie n'a aucune obligation, ni comme consignataire ni comme consignateur), même s'ils sont financièrement capables d'indemniser la compagnie contre toute perte possible, en toute probabilité ne voudront pas le faire.
>
> "Une autre objection à ce que ces élévateurs mobiles soient utilisés par qui que ce soit, provient des explosions violentes et irrégulières de leurs moteurs, lesquelles sont susceptibles d'effrayer les chevaux des clients de la compagnie qui ont affaire sur le terrain de la gare. L'autorisation ou le consentement de la part de la compagnie à laisser fonctionner ces élévateurs mobiles sur l'emplacement de la voie rendrait probablement la compagnie responsable pour les dommages causés par les chevaux effrayés, etc.
>
> "Conformément aux dispositions de la loi des Chemins de fer et de la loi des Grains du Canada, la compagnie fournit des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement de toutes les marchandises devant être transportées sur ces voies. Un élévateur mobile n'offre pas, selon l'interprétation de la loi, de pareilles installations."

La réponse de la *Canadian Northern Railway Company* est la suivante:

> "En réponse à votre lettre du 2 courant, je constate que ce sujet a été étudié sérieusement par toutes les compagnies de chemins de fer de l'Ouest, et des instructions ont été données par notre compagnie,—lesquelles, me dit-on, sont les mêmes que celles données par les autres compagnies,—en vue de permettre aux cultivateurs ou groupes de cultivateurs possédant un élévateur

mobile, de s'en servir sur notre propriété pour le chargement de leur propre grain, mais ne permettra pas à des gens faisant le commerce du grain de s'en servir, à moins que ce soit à un endroit où il n'y a pas d'élévateur ou d'entrepôt à grain.

" Notre bureau de Winnipeg a aussi discuté le cas avec la *Board of Grain Commissioners* et bien que les commissaires des grains ne se soient pas définitivement prononcés sur la question, l'on m'informe qu'ils sont d'opinion que nous ne devrions permettre l'usage des élévateurs mobiles qu'aux endroits où il n'y a pas d'élévateurs ou d'entrepôts réguliers, ainsi qu'aux cultivateurs, à tous les endroits, pour faire le chargement de leur propre grain.

" Nos représentants sont d'opinion que l'usage général d'élévateurs mobiles sur le terrain des gares, engagerait indubitablement les compagnies qui exploitent les élévateurs sur la ligne à restreindre la construction de ces établissements et ils font remarquer que si l'emmagasinage intérieur n'était pas périodiquement augmenté, le résultat en serait très sérieux, et que les compagnies de chemins de fer pourraient être appelées à dépenser une somme considérable de capital pour un surcroît d'équipement, qui ne serait d'aucune utilité en dehors de la saison des récoltes.

" Notre gérant général nous apprend qu'une somme d'argent très considérable a été affectée à la construction d'élévateurs situés sur nos terrains de gare à l'ouest de Winnipeg; que ces élévateurs sont exploités sous la surveillance du gouvernement, et toutes les compagnies de chemin de fer ont pour principe d'encourager la construction de ces élévateurs car elles estiment que c'est pour l'avantage du pays en général ".

" Nous soumettons que les règlements tels que publiés par la compagnie sont raisonnables parce qu'il est désirable d'encourager la construction d'élévateurs permanents plutôt que de la retarder et que la Commission ne doit pas intervenir quant aux instructions données en cette affaire ".

La réponse de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est la suivante:

" J'apprends par nos fonctionnaires de l'Ouest que, de concert avec les fonctionnaires des autres compagnies, ils ont étudié à fond l'opportunité d'utiliser ces chargeurs.

" Ils déclarent qu'ils veulent rendre le chargement plus facile par tous les moyens possibles, mais les compagnies d'élévateurs qui ont fait des dépenses considérables pour faciliter en différents endroits la poursuite du commerce du grain méritent une certaine considération.

" Ces compagnies exploitent des élévateurs sous la surveillance du gouvernement sur des emplacements qu'elles louent des compagnies de chemin de fer, et les moyens d'exploitation ainsi obtenus, là où ils existent, sont les plus efficaces et les plus satisfaisants dans la poursuite du commerce du grain.

" Au cas où la Commission agirait selon que la présente le demande et que l'usage des élévateurs de grain mobiles soient adoptés en général, il est très probable que cela influencerait sur les opérations des compagnies d'élévateurs de lignes jusqu'au point de les obliger de discontinuer la construction et l'exploitation des élévateurs permanents et cela aurait pour résultat de diminuer l'entreposage d'intérieur, ce qui obligerait les fermiers à construire des greniers, ou les compagnies de chemin de fer à transporter la récolte entière du grain directement des batteuses aux ports des lacs.

" Dans les circonstances, alors que les compagnies de chemin de fer ne s'objectent pas à l'usage de ces chargeurs mobiles là où il n'existe pas d'élévateur permanent, je soumets que c'est une question qui doit être soumise, en première instance, entièrement à la décision des fonctionnaires responsables de ces compagnies, et que les seuls cas qui devraient être du ressort de la juridiction de la

Commission sont ceux dans lesquels, après enquête, il est constaté que des moyens propices de chargement n'ont pas été fournis? En d'autres termes chaque cas doit être jugé selon son mérite et la Commission ne peut pas en arriver à une conclusion équitable relativement aux mérites de toutes les causes que comporte une plainte générale comme celle qui lui est actuellement soumise.

"Dans ces circonstances je soumets qu'il ne soit fait rien de plus relativement à cette plainte pour le présent".

Outre la plainte de la *John Deere Plow Company,* à responsabilité limitée, des plaintes comportant les mêmes allégués ont été reçues d'autres sources.

Le commerce du grain, sous le régime des dispositions de la Loi des grains du Canada, est du ressort des commissaires des grains. L'esprit général de la Loi des grains consiste dans l'établissement d'un tribunal qui a plein pouvoir de juger en matière de commerce du grain. Les pouvoirs des commissaires d'après cette loi, sont très étendus; en vertu de l'article 119 (*d*), le contrôle de la manutention et de l'entreposage du grain à l'extérieur et à l'intérieur d'élévateurs, entrepôts et wagons est confié directement à la Commission des grains qui possède aussi une juridiction générale et complète sur les élévateurs à grain, élévateurs de tête de ligne, publics, de traitement et régionnaux.

Le moyen nécessaire pour charger les wagons de grain, outre l'utilisation des élévateurs réguliers, est le quai de chargement. Il est vrai que dans un sens ce quai de chargement ne soit qu'une facilité de chemin de fer, cependant les dimensions de l'emplacement et la construction du quai de chargement sont de la juridiction de la Commission des grains, et l'usage de ces quais en temps d'encombrement tombe aussi sous la même juridiction, en outre de la juridiction que possède la Commission relativement à la fourniture des wagons et des cahiers de commande pour wagons.

Je suis d'avis que l'objet de la loi est de placer le commerce du grain entièrement sous le ressort de la Commission des grains. Maintenant, quant à l'effet de ces élévateurs mobiles sur le commerce du grain en général et la construction d'entrepôts supplémentaires, etc., ce sont des questions qui doivent être considérées par la Commission et qui sont de sa juridiction plutôt que de celle de la Commission des chemins de fer.

Le chargement et le déchargement du grain se fait par l'expéditeur; la compagnie de chemin de fer, comme telle, n'a rien à faire à ceci ni à l'intérieur ni au dehors, sauf que ses dépendances doivent être disposées de façon à rendre ces opérations faciles. En ce qui concerne la Loi des Chemins de fer, la compagnie ne semble ni d'une façon ni de l'autre être tenue à accomplir aucun devoir, l'application duquel par ordonnance de la Commission comporterait l'usage de ces élévateurs mobiles; sauf peut-être en l'absence d'autres moyens de chargement.

Je pourrais en outre faire observer que, sous le régime de la Loi des Grains, lorsque des élévateurs doivent être construits et que la compagnie de chemin de fer ne fournit pas l'emplacement, il incombe à la Commission des grains et non à la Commision des chemins de fer de décider cette question. L'élévateur mobile diffère de l'élévateur ordinaire en ce qu'il ne fournit pas l'entreposage, mais il produit le même résultat que l'élévateur régulier pour ce qui est du chargement des wagons. Comme la question d'emplacement a déjà été mise entre les mains de la commission des grains, il semblerait plausible que cette même commission prît aussi la responsabilité de décider sur la question l'espace que nécessiterait le fonctionnement de l'élévateur mobile. C'est en réalité la seule question à décider ici. La demande n'est pas à l'effet de faire fournir des élévateurs mobiles à la compagnie de chemin de fer comme partie de ses moyens d'opération, mais c'est en somme une demande à l'effet d'obliger la compagnie de chemin de fer de consentir à donner l'usage de son terrain pour le fonctionnement des élévateurs mobiles, non pas par les expéditeurs eux-mêmes, mais par des tierces parties en vue de gain. Alors que l'usage des élévateurs mobiles peut être avantageux, la participation d'un nouvel intéressé dans la manutention du grain peut être d'un avantage douteux. Le fonctionnement des élévateurs pourrait se faire probablement à meilleur marché par les fermiers en coopération, ou par la compagnie de chemin de fer, plutôt que par un nouvel agent. Il n'est nullement douteux que le chargement

du grain à bord des wagons vient directement sous la surveillance des commissaires des grains, qui voudraient au moins probablement fixer un tarif pour l'usage d'élévateurs mobiles, si le fonctionnement de ces élévateurs par de tierces personnes doit devenir une pratique reconnue dans le chargement de la récolte du blé.

Je suis d'avis qu'aucune ordonnance ne peut être lancée à la suite de cette plainte. A moins que les questions soulevées ne soient décidées par la commission des grain, le commerce du grain se trouve soumis, en partie, à la défectuosité d'une juridiction divisée et exercée par deux tribunaux indépendants l'un de l'autre. Bien que la question devrait être soumise à la commission des grains, je suis néanmoins d'avis que, à raison du fait que les élévateurs mobiles, comme tels, ne sont pas mentionnés dans la Loi des Grains, et que la juridiction de la commission des grains peut être contestée, la Commission devrait, à la demande de la commission des grains émettre toutes ordonnances supplémentaires qui peuvent être nécessaires pour la mise en vigueur des décisions de la commission des grains.

Commissaire en chef adjoint Scott et les commissaires McLean et Goodeve partagent cet avis.

PLAINTE DE M. A. H. MAYLAND, CALGARY, ALB., À CAUSE DU TAUX SUPPLÉMENTAIRE EXIGÉ PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR L'EXPÉDITION DE PORCS À MM. GORDON, IRONSIDE ET FARES, DE MOOSEJAW, SASK., LES EXPÉDITIONS EN QUESTION AYANT ÉTÉ CONSIGNÉES DIRECTEMENT, DÉDUCTION FAITE POUR FRAIS DE DÉVIATION.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, 29 octobre 1915:

M. A. H. Mayland, marchand à commission et agent d'expédition à Calgary, présente une plainte au sujet de certains prétendus frais de transport supplémentaires perçus par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Tels qu'exposés par lui les faits relatifs à cette cause sont les suivants:

Le requérant vendit à un nommé A. O. James trois wagons de porcs, lesquels wagons furent subséquemment expédiés par James à MM. Bordon, Ironside et Fares, à Moosejaw. Chacun de ces wagons furent expédiés le premier de Vulcan, le deuxième de Okotoks et le troisième de High-River. L'entente entre le requérant et James était que celui-ci devait lui allouer la différence dans le taux d'entier parcours de l'endroit d'expédition jusqu'à Moosejaw et le taux local de Calgary à Moosejaw. Outre ceci, le requérant devenait responsable pour les frais de déviation. Il se plaint qu'à l'arrivée des wagons à Moosejaw l'agent de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a exigé le taux local, de Calgary à Moosejaw, Gordon, Ironside et Fares à qui les porcs étaient consignés ont payé ce taux sous protêt afin d'avoir la livraison des porcs. Ils firent ensuite une réclamation contre James pour la somme en litige, savoir, $26.35, lequel à son tour réclama contre le demandeur.

L'affaire s'est poursuivie par correspondance et par audition.

La compagnie de chemin de fer déclare que la consignation partant de Vulcan était destinée au requérant à Calgary et que le wagon contenait 65 porcs. Un autre wagon contenant 97 porcs, fut chargé et consigné à Gordon, Ironside et Fares. La consignation de Okotoks fut expédiée au requérant à Calgary; le wagon contenait 57 porcs. Plus tard, un autre wagon contenant 92 porcs, fut expédié à Gordon, Ironside et Fares. Dans le cas de la consignation venant de High-River, elle était adressée à Gordon, Ironside et Fares, à Moosejaw; le wagon contenait 50 porcs. Ce wagon fut déchargé à Calgary pour nourrir les animaux et le chargement primitif fut complété avec 50 autres porcs, avec taux de 33 pour arrêt et chargement complet, ainsi que prévu par le tarif. La compagnie de chemin de fer déclare que vu que le wagon avait été en premier lieu consigné pour Moosejaw, il n'y avait eu aucune déviation dans le trajet et aucun changement du droit de propriété.

Relativement à la consignation venant de High-River, le requérant, dans sa déclaration produite, réfère au wagon 269,328, tandis que la compagnie de chemin de fer réfère au wagon 270,660.

La compagnie de chemin de fer dit qu'il y avait un taux à payer pour compléter le chargement au cours du trajet; le requérant prétend que le taux s'appliquait à la déviation.

Les faits particuliers n'ont d'importance qu'en tant qu'ils touchent aux droits du requérant selon les tarifs, car toute la question réside dans la construction des tarifs.

La question à décider est de savoir si les wagons plus haut mentionnés avaient droit de procéder à Moosejaw sur le taux d'entier parcours, avec certains péages supplémentaires en plus. Le requérant signale le fait que si l'agent de la compagnie de chemin de fer à Calgary est notifié avant que le chargement de bétail sur pied arrive à cet endroit, il peut permettre le prolongement de la consignation après l'arrivée du bétail, contre payement de $3 par wagon. Subordonnément à ce taux de déviation, le chargement peut procéder au taux d'entier parcours.

Le requérant a le droit d'arrêter à Calgary pour nourrir et abreuver les porcs. Pour ceci, il faut effectuer le déchargement du wagon; il n'est rien exigé pour ceci. Il y a une disposition pour compléter le chargement en transit et ce à un taux de $3 par wagon. A la demande du requérant il ne paya pas de taxe pour compléter le chargement; mais ainsi qu'il est démontré, il expédia un plus grand nombre de porcs à l'extérieur qu'il n'en expédia à l'intérieur; c'est-à-dire sans payer le taux du tarif pourvu qu'il complétât le chargement. Comment il se fit que les porcs furent expédiés dans un wagon pour l'arrivée et dans un autre pour le départ, rien ne l'explique. Si l'expédition était faite après l'entier chargement elle doit, à moins qu'un arrangement à ce contraire soit fait par la compagnie de chemin de fer, repartir dans le même wagon qui fit le transport pour l'arrivée.

Le requérant ne mentionne pas la taxe pour le complément du chargement, mais plutôt celle de déviation, laquelle taxe il déclare avoir payée. La taxe pour déviation en transit est de $3. On ajoute en outre la différence entre le taux de consignation et le taux à partir du point de départ de l'expédition au point de destination définitive. De plus, lorsqu'un wagon est dirigé vers une destination en dehors de la route directe, il existe une taxe additionnelle de un pour cent par tonne par mille avec un parcours minimum de vingt milles. Ici encore il est à noter qu'à moins que des arrangements spéciaux ne soient autrement faits par la compagnie de chemin de fer, la taxe de déviation s'applique pour le wagon dans lequel se trouve la consignation au moment où la déviation est demandée.

Le fait qu'une taxe de déviation de $3 a été payée ne donnait pas le droit, sans le paiement d'une taxe supplémentaire, de faire effectuer le complément du chargement au cours du trajet. Egalement, le paiement de la taxe pour le complément de chargement en transit comporte pas celle de déviation.

Ainsi qu'il a été indiqué il existe un différent quant à la nature de l'acheminement dans le cas du wagon de High-River. Mais à prendre le mouvement tel qu'indiqué dans l'exposé du requérant, la situation se trouve que dans le cas des parcours de High-River et de Okotoks le paiement d'une taxe de déviation ne comprend pas celle du chargement en transit. Dans le cas de la consignation de Vulcan, l'acheminement se ferait probablement par voie de Gipp et la jonction Dunmore, soit un parcours de 416 milles. Le wagon fut consigné à Calgary, ensuite vendu et consigné de nouveau à Moosejaw. Ceci signifiait un acheminement de 495 milles par cette route, soit 79 milles de plus. Même si l'offre de la somme exigible pour arrêt afin de compléter le chargement en transit eût été faite, l'arrangement n'aurait pas été applicable en ce cas, car il ne s'applique que dans la ligne directe du trajet.

Le requérant ne s'étant pas conformé aux dispositions relatives au complément du chargement en transit, il n'appert pas que les taux tels qu'exigés fussent contraires au tarif.

Le commissaire en chef Drayton est de cet avis.

REQUÊTE DE LA CITÉ D'OTTAWA POUR UNE ORDONNANCE LUI ACCORDANT LA PERMISSION DE POSER UNE CONDUITE D'EAU EN TRAVERS DES COURS DE LA GARE DE LA RUE BROAD DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, OTTAWA.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, 5 novembre 1915.

La cité d'Ottawa en construisant sa conduite de prise d'eau de surface veut poser deux conduites de 51 pouces de diamètre sur un parcours d'environ 1,400 pieds en travers des cours de la gare de la rue Broad du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ces conduites passeraient au-dessous de onze voies ferrées si près de la rotonde de la compagnie que celle-ci ne pourrait y construire aucune allonge sans déranger ces conduites.

La cité appuie sa requête sur deux allégués: premièrement que le tracé en travers la propriété de la compagnie serait plus court et plus direct que tout autre tracé; deuxièmement, que le tracé demandé coûte $27,000 de moins que s'il fallait poser une conduite sur le chemin de Bayview et la rue Wellington en contournant la propriété de la compagnie de chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer s'oppose à cette requête alléguant que la construction de conduites d'eau en travers sa propriété attenterait à la sécurité du public voyageur et restreindrait l'usage de la propriété par la compagnie en empêchant le changement du tracé des voies actuelles ou la pose de nouvelles voies ferrées. La compagnie de chemin de fer ajoute que sa rotonde ne suffit pas aux besoins de son exploitation et que la construction des tuyaux telle que demandée ne lui permettrait plus de construire une allonge. La compagnie ajoute en outre qu'elle a l'intention de construire plus tard un atelier de machines sur sa propriété précisément là où la cité veut poser ses conduites.

Il y a quelques années la cité fut autorisée par la présente Commission à poser une conduite d'égout en travers la propriété de la compagnie de chemin de fer. Ce tuyau d'égout était de dimensions beaucoup plus petites que celles des conduites que la cité veut maintenant construire et l'excavation nécessaire pour la pose d'un tuyau d'égout causait à la compagnie beaucoup moins d'inconvénients que causerait une excavation plus considérable, ce qui serait nécessaire si la présente requête était accordée.

A propos du tuyau d'égout, on a démontré qu'on pouvait avoir une meilleure pente en travers du terrain de la compagnie de chemin de fer que par n'importe quelle autre route. Cette question de pente n'est pas importante en ce qui concerne les tuyaux d'eau, vu que l'on aspirerait l'eau dans des tuyaux à haute pression.

En préparant ses plans et devis, la cité a suivi les modèles adoptés par notre Commission; mais ces modèles étaient censés servir dans le cas des tuyaux principaux ordinaires, lesquels sont beaucoup plus petits que ceux que la cité se propose de poser dans ce cas. Là où il faut poser un tuyau de 51 pouces, nos modèles ne peuvent plus servir, car il nous faudrait imposer des conditions spéciales pour la protection d'un aussi gros tuyau passant sous la voie du chemin de fer.

Dans un rapport soumis quelques jours avant l'audience, notre ingénieur en chef, après avoir fait l'inspection du terrain, en compagnie des ingénieurs de la cité et de la compagnie de chemin de fer, a déclaré qu'il ne pouvait pas recommander qu'on accède à cette demande.

Après avoir entendu les parties, nous avons réservé la requête pour que la Commission ait le temps d'obtenir plus de renseignements de son ingénieur en chef sur plusieurs questions de génie civil. Nous avons maintenant le rapport suivant de M. Mountain:

"Après l'audience, ce matin, la Commission m'a donné instruction de préparer une estimation de ce qu'il en coûterait pour placer le tuyau à la profondeur où, à mon avis, il n'y aurait plus de vibrations causées par les trains passant sur la voie, et aussi pour l'entourer d'une boîte de béton d'un côté à l'autre

de la cour du chemin de fer Pacifique-Canadien, de manière à ce que les voies puissent être posées n'importe quand sans qu'il faille renouveler la boîte du tuyau.

" Après étude de la question et examen de la nature du terrain, j'ai cru qu'il serait bon de mettre le tuyau à une profondeur de dix pieds et qu'à cette profondeur, le coût de l'entreprise s'élèverait à $29,700 y compris la boîte de béton du tuyau. Je puis dire que les ingénieurs venus de la part de la compagnie du chemin de fer et de la cité sont d'accord sur cette estimation. Mais la difficulté est qu'à cette profondeur nous pourrions rencontrer de l'eau, ce qui rendrait le coût trop élevé, et je doute fort si l'on pourrait chasser l'eau. Tous les ingénieurs intéressés sont d'accord là-dessus.

" On a aussi suggéré de le laisser tel qu'il est, à 4 pieds 6 pouces au-dessous de la surface, dans un tunnel assez fort pour supporter les voies sans que le tuyau en ressente aucune pression, mais tous ont considéré que cela serait d'un prix inabordable. Qu'on adopte n'importe quelle de ces propositions, il reste certain que si l'on allait construire un édifice sur la surface où le tuyau devait traverser, il y aurait des frais additionnels dans la construction de ces édifices pour écarter les fondations autour du tuyau. Et il serait sans doute injuste de dire que la compagnie de chemin de fer ne peut pas avoir besoin de construire quelqu'édifice sur le terrain sous lequel on projette de faire passer le tuyau."

Comme il appert que les travaux additionnels recommandés par notre ingénieur pour la protection du tuyau, à l'endroit mentionné dans la requête, coûterait plus cher que la pose d'un tuyau sur le terrain de la ville; et comme nous sommes convaincus que la cité pourrait poser les tuyaux sur son terrain, je crois que la requête devrait être rejetée.

Le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve partagent cet avis.

Le commissaire Goodeve: J'approuve le jugement du commissaire McLean qui est un jugement supplémentaire.

Jugement du commissaire McLean, 6 novembre 1915:

Tandis que la compagnie de chemin de fer prétend qu'à part les obligations imposées à ses terrains par la loi, lesdits terrains sont, par ailleurs, dans la même situation que ceux d'un propriétaire privé. La cité, au sujet de cette prétention, a paru croire qu'une corporation d'utilité publique était différente à tout point de vue d'un propriétaire privé.

La cité, dans sa requête, a prétendu qu'en suivant la route qu'elle avait en vue, sur le terrain du chemin de fer, il y aurait économie dans le travail de génie civil et dans la construction. Sur ce point, il y avait une différence d'opinions entre les parties.

Tandis que la cité fait ressortir le point de vue de l'économie de génie civil, en faveur de la route qu'elle propose, prétendant qu'il y aurait une plus grande cause de conflit dans le cas de la route la plus longue, il a été démontré à l'audience que la principale objection était le coût supplémentaire.

Supposons que l'économie de construction est une raison suffisante pour faire accorder l'ordonnance demandée, cette économie est-elle bien réelle?

Au sujet de ses terrains, la compagnie de chemin de fer a des obligations en ce qui concerne la sécurité du public. Comme corporation d'utilité publique, elle a aussi l'obligation de donner de bonnes facilités pour le maniement et le transport du trafic. Il appartient à la compagnie de chemin de fer de décider de quelle manière elle se servira de ses terrains pour remplir ses obligations.

L'enquête faite par l'ingénieur en chef de la Commission établit qu'au point de vue de la sécurité du public et de l'utilisation raisonnable de ses terrains suivant ses obligations comme corporation d'utilité publique, il faudrait modifier le plan de la cité et faire des travaux de construction additionnels. Les changements nécessaires feraient

plus que contrebalancer l'épargne qu'on veut faire. Pour cette raison, l'ordonnance ne peut pas être accordée.

Le sous-commissaire en chef Nantel partage cet avis.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DEMANDANT L'AUTORISATION D'EXIGER DES FRAIS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES WAGONS QUI RESTENT SUR LA VOIE, À CARTIER, EN ATTENDANT DES ORDRES D'EXPÉDITION ULTÉRIEURE, APRÈS L'EXPIRATION DES 72 HEURES QUI SUIVENT LE MOMENT DE LEUR ARRIVÉE.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 4 novembre 1915:

Voici une requête faite par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant une ordonnance pour rescinder les ordonnances précédentes et autoriser la compagnie à exiger des frais supplémentaires pour les wagons demeurant sur la voie, à Cartier, en attendant des ordres d'expédition ultérieure, après l'expiration des 72 heures qui suivent le moment de l'arrivée.

Nous avons entendu la requérante, en première instance, à une séance de la Commission tenue à Montréal le 29 janvier 1915. Le jugement fut réservé. Les parties ayant fait de nouvelles représentations par écrit, la cause fut inscrite pour une nouvelle audition à la demande de M. Tilston, gérant du service de transport du *Board of Trade* de Montréal et de la *Montreal Corn Exchange Association.* L'audition subséquente a eu lieu à une séance de la Commission tenue à Ottawa le 21 septembre 1915.

M. Tilston et la *Montreal Corn Exchange Association* sont opposés à la requête.

Ceux qui sont intéressés dans le commerce du grain, par suite d'une entente en vigueur depuis plusieurs années, ont un privilège spécial d'expédier des wagons à Cartier en attendant des ordres d'expédition ultérieure sans autres additions aux taux que le prix nominal de $1 par wagon pour le privilège d'arrêt. On n'exige pas le paiement de $3 comme pour une réexpédition. Ce privilège a été d'une grande valeur pour les acheteurs de grain et les marchands à commission. Il leur permet de tirer profit des conditions du marché et de commander des wagons avant que les acheteurs n'aient été trouvés. Depuis le moment où le grain se charge, en premier lieu, jusqu'à ce que le wagon arrive à Cartier, ils ont le temps de faire les arrangements qu'ils désirent faire avant la livraison définitive. Ce privilège, fort appréciable, la compagnie affirme qu'on en abuse.

La Commission a déjà étudié la question du taux d'arrêt de $1. Le taux, au début, paraît avoir été de 25 sous; la compagnie de chemin de fer proposait d'augmenter le taux à $1 par cent livres; la Commission ordonna le rétablissement du taux de 25 sous par wagon; mais à la suite d'une demande subséquente soumise en mars 1910, elle a augmenté le taux à $1 par jour par wagon.

Quoique la question de l'arrêt soit souvent mentionnée aux audiences, elle n'a rien à faire avec la requête actuelle et nous ne pouvons pas tenir compte du fait que le chemin de fer trouve le taux insuffisant et au-dessous du coût actuel comme d'une raison pour lui accorder plus de revenu sous forme de frais pour délais inutiles ou injustes.

Toute la question est de savoir si, oui ou non, en tenant compte de toutes les circonstances telles qu'elles sont à Cartier, il faudrait autoriser l'augmentation du loyer des wagons tel qu'on le désire.

Les pièces mises au dossier indiquent que du 1er décembre 1911 au 31 mars 1912, il a été détenu 2,411 wagons à Cartier en attendant des ordres d'expédition ultérieure. Sur ce total, 15 ont été détenus plus de 72 heures et 165 plus de 96 heures. Du 1er décembre 1912 au 31 mars 1913, 4,029 wagons ont été détenus en attendant des ordres d'expédition ultérieure, dont 12 ont dépassé 72 heures et 658 ont dépassé 96 heures. Du 1er décembre 1913 au 31 mars 1914, 8,567 wagons ont été détenus en attendant des ordres d'expédition ultérieure dont 95 sont restés plus de 72 heures et 615 plus de 96

heures. Du 1er décembre 1914 au 20 janvier 1915, 150 wagons ont été détenus en attendant des ordres d'expédition ultérieure dont 9 ont dépassé 72 heures et 32 ont dépassé 96 heures.

La proposition actuelle de la compagnie ne touche pas aux frais exigés sur tous les wagons expédiés dans les 72 heures. D'après cette proposition, c'est sous forme d'amende qu'on veut augmenter les frais de détention pour de longues périodes. Sans doute, le résultat est le même, que cela s'appelle loyer des wagons, frais d'emmagasinage, ou amende. La proposition de la compagnie est la suivante:—

FRAIS D'ARRÊT PROJETÉS POUR CARTIER, ONT.

Période.	Arrêt.	Loyer du wagon.	Amende.	Total.
24 heures..	$1 00	....	....	$1 00
48 "	1 00	$1 00	....	2 00
72 "	1 00	2 00	....	3 00
96 "	1 00	3 00	$1 00	5 00
120 "	1 00	4 00	2 00	7 00
144 "	1 00	5 00	4 00	10 00
168 "	1 00	6 00	6 00	13 00

Comme résultat, sur un total de 14,887 wagons détenus en attendant d'être réexpédiés, pendant les périodes indiquées, 1,600 wagons auraient été sujets au taux quotidien, supplémentaire en vertu du tarif projeté.

La compagnie prétend qu'au 1er janvier 1912, il y avait 5·90 milles de voie de garage de disponible dans la cour de Cartier et qu'à présent il y en a 6·55 milles; mais la compagnie prétend aussi que, malgré l'étendue relativement considérable des voies disponibles, la cour de Cartier est encombrée et le trafic y est gêné par suite de l'abus du privilège d'arrêt.

En ce qui concerne l'encombrement, les dossiers de la Commission indiquent qu'on a placé un embargo sur les consignations de grain en destination de Cartier où elles devaient attendre des ordres de réexpédition, dans l'hiver de 1913.

L'embargo est entré en vigueur à la suite de l'envoi des télégrammes suivants par la compagnie:—

31 janvier 1913.

"A cause de l'accumulation des wagons de grain qui attendent des ordres dans la cour de Cartier, dont plusieurs sont là depuis le 1er janvier, veuillez ne charger ni accepter d'expédier aucun wagon de grain en destination de Cartier en attendant des ordres pendant sept jours, du 1er au 7 février".

6 février 1913.

"Veuillez donner instruction que les consignations de grain devant attendre des ordres à Cartier ne pourront pas être acceptées avant vendredi, le 14 février, par suite de l'accumulation des wagons qui y sont détenus".

On a accepté des consignations le 14 février, date où l'embargo a pris fin.

Il est certain qu'un embargo nuit beaucoup au commerce du grain.

M. Watts, de la part de l'Association des Meuniers du Dominion, a porté plainte à une séance de la Commission, tenue à Toronto le 7 février 1913. Il a signalé que la grande difficulté était que le minoteries de son association, du moins tous les moulins à farine de l'Ontario, comptaient sur les consignations venant de l'Ouest pour rester en activité, et que si ces consignations étaient arrêtées par un embargo, cela plaçait les minoteries dans une situation fort désavantageuse. Il démontre qu'il avait commandé du grain des élévateurs de Fort-William au milieu de décembre et qu'au commencement de janvier ce grain n'était pas encore expédié; que les wagons commandés en décembre s'expédiaient pour la plupart lors de l'audition; que bien qu'il ait fait expédier près de 200 wagons à Cartier il n'avait jamais eu à payer une piastre d'indemnité pour surestaries. En d'autres termes, les ordres pour la réexpédition de son grain

avaient été reçus le jour où le grain arrivait à Cartier ou avant son arrivée. M. Watts s'est plaint du fait que d'autres détenaient des wagons à Cartier et amenaient ainsi l'encombrement dont on se plaint.

A la première audition, M. Watts s'est opposé à la demande, alléguant qu'il craignait qu'une augmentation des frais à Cartier ne serait pas considérée comme s'appliquant à une situation extraordinaire mais serait considérée comme la base d'un tarif auquel il faudrait donner une application générale.

M. Watts a depuis écrit ce qui suit à la Commission:

> "Pour revenir sur votre lettre du 24 août, j'ai étudié cette question avec notre comité du transport ainsi qu'avec notre comité exécutif, et j'ai l'honneur de vous dire, de la part de l'Association des Meuniers du Dominion, qu'étant donné la très grosse récolte moissonnée dans le Nord-Ouest cette année, et comme le mouvement du grain est considérablement en retard comparativement à l'an dernier, et aussi vu qu'il est probable que les élévateurs, à l'est de Fort-William, seront sérieusement encombrés à la fermeture de la navigation, nous croyons qu'il est dans l'intérêt du public en général d'éviter tout danger d'encombrement dans la cour de Cartier.
>
> "Comme M. Beatty a consenti, de la part du Pacifique-Canadien, dans sa lettre du 16 août, à ce que l'imposition d'une amende ne soit aucunement regardée comme un précédent et ne serve pas de base à un plaidoyer relatif à la revision des règlements de surestaries qu'on projette et que la Commission étudiera bientôt, à ce que nous comprenons;
>
> "Avec l'entente précise que la question des surestaries réciproques soumise à l'attention de la Commission il y a quelque temps sera étudiée et réglée prochainement par la Commission, notre association ne s'opposera pas à ce que la demande du Pacifique-Canadien soit accordée, tel que le recommande votre chef du service du trafic."

En s'opposant à la requête, M. Tilston a signalé que ce qu'il a appelé l'ordonnance expérimentale du 30 novembre 1912 augmentant les taux de surestaries comportait une exemption spéciale pour Cartier; que la seule question était de savoir si l'on imposerait, pour la détention, un taux différent de ceux qui existent en vertu des règlements de surestaries déjà approuvés. Il a fait remarquer que les mêmes amendes s'appliquaient, que les délais aient lieu à Montréal, Cartier ou ailleurs; que les tarifs soumis par les compagnies de chemins de fer permettant des arrêts pour toutes les classes de marchandises, tel que le bois, le charbon et les fruits pourvoyaient tous à ce que les frais de détention soient une règle dans le service des wagons, et que les tarifs permettant un arrêt aux têtes de lignes tel que Bridgeburg, Toronto, Montréal, comportaient que les frais de détention seraient les frais prévus par les règlements du service canadien des wagons et que toute dérogation à cette pratique serait illégale.

Généralement parlant, il n'y a aucun doute, à mon avis, que les frais généraux, tel que les frais de surestaries, devraient être les mêmes à tous les endroits; mais, pour les mêmes raisons, j'aurai pensé qu'à part certaines circonstances spéciales, les frais d'arrêt devraient aussi être les mêmes.

Un arrêt qui coûte $3 à Montréal ne coûte qu'une piastre à Cartier; et M. Watts a prétendu à l'audition de Toronto que l'on détenait indûment les wagons à Cartier parce que les frais d'arrêt y étaient moins élevés.

D'après les tarifs actuels, le coût de l'arrêt temporaire d'un wagon de grain dans les cours du Pacifique-Canadien à Outremont et à Cartier se compare comme suit:—

	Outremont.	Cartier.
24 heures	$3 00	$1 00
48 "	4 00	2 00
72 "	5 00	3 00
96 "	6 00	4 00

L'infériorité du coût est sans doute due au fait que le loyer des wagons étant le même dans chaque cas, le coût initial de l'arrêt est de $2 de plus à Outremont qu'à Cartier. L'encombrement à Cartier est cependant plus nuisible aux intérêts du commerce du pays qu'à Outremont, car, à ce dernier endroit, le chemin de fer a le droit de décharger dans les élévateurs et les entrepôts le contenu des wagons indûment retardés. Il n'y a pas de ces élévateurs ni de ces entrepôts à Cartier et ce serait une dépense inutile que d'en construire dans le seul but de recevoir les marchandises qui y arrêtent. Il en résulte que le seul remède à apporter, lorsque le commerce retient trop longtemps les wagons à Cartier, c'est l'embargo.

M. Miller, de la *Montreal Corn Exchange*, s'oppose à la requête et s'indigne lorsqu'on prétend qu'il détient les wagons à Cartier pendant une longueur de temps indue dans un but de spéculation. Il prétend les retenir plutôt à cause des conditions du trafic. Il soutient que la moyenne du temps pendant lequel il retient les wagons à cet endroit est de cinq jours. D'après la proposition de la compagnie, le total des frais pour les wagons détenus 5 jours à Cartier serait de $7, ce qui équivaudrait aux frais actuels pour un arrêt de 5 jours à Outremont.

M. Bashaw (de la *Joseph Ward & Co.*) qui a aussi comparu pour s'opposer à la demande, a déclaré qu'en moyenne il ne retenait pas ses wagons plus de 5 jours. Il a écrit ensuite disant qu'après avoir fait le calcul il trouvait que sa moyenne était de 3 jours au lieu de 5. On ne cherche pas à faire augmenter les frais sur une détention de 3 jours.

M. Bashaw a pris l'état des wagons maniés par sa compagnie en 1913. Le dossier indique que sur un total de 126 wagons, 60 ont continué leur route le même jour, 22 ont continué en 2 jours; 13 en trois jours, 8 en 4 jours, 4 en 5 jours, 8 en 6 jours, 2 en 7 jours, 4 en 8 jours, 3 en 11 jours, 1 en 15 jours et 1 en 22 jours.

M. Marshall, qui a comparu pour la section des céréales de la Chambre de Commerce de Toronto, a déclaré que sa section n'avait aucune objection à ce que les frais de détention tels que proposés par la compagnie soient mis à l'essai cette année pour qu'on voit si cela améliorerait la situation, à la condition expresse que l'augmentation ne constitue pas un précédent au sujet des changements qu'on pourrait faire plus tard dans les règlements du service des wagons ou au sujet des taux à d'autres points d'arrêt.

Le coût de l'arrêt à Cartier est particulièrement bas; il a probablement été fixé par la Commission, en premier lieu, parce que la compagnie avait accordé un arrêt gratuit pour faciliter le trafic du grain. En tout cas, les arrêts à Cartier n'ont pas été considérés de la même manière que les arrêts aux autres endroits.

Si les circonstances l'exigent, il n'y a donc pas de raison pour qu'on n'adopte pas d'autres dispositions spéciales en ce qui concerne Cartier. La compagnie ne cherche pas à élever les frais d'arrêt. Elle estime qu'en agissant ainsi elle ferait payer une amende aux expéditeurs qui ne contribuent aucunement à l'encombrement de ses cours.

Il n'y a pas de doute que le privilège d'arrêt est un grand avantage et une grande commodité pour le commerce du grain. Je doute fort si la simple augmentation des frais d'arrêt serait aussi efficace pour empêcher l'encombrement qu'une augmentation du genre qu'on propose, laquelle imposerait une amende sur la détention des wagons pendant des périodes indues.

A mon avis, une période de 72 heures est assez longue pour permettre à un commerçant de décider où son grain doit aller en partant de Cartier, et les commerçants qui, au bout de ce temps, ne sont pas en mesure de se décider, devraient être disposés à payer une somme supplémentaire pour le temps supplémentaire.

Vu que la récolte du grain est très forte cette année et que l'encombrement est encore à craindre, je suis d'avis que, dans l'intérêt du trafic, le tarif proposé devrait être adopté.

Le sous-commissaire en chef Scott et les commissaires McLean et Goodeve partagent cet avis.

PLAINTE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE KELOWNA AU SUJET DES FRAIS DE $2.50 EXIGÉS PAR LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE POUR TRANSPORTER LES WAGONS DU QUAI DE KELOWNA, C.-B., AUX DIFFÉRENTS ENTREPÔTS OU VICE VERSA.

Jugement du commissaire McLean, 13 octobre 1915:

Cette plainte a été entendue à Revelstoke, aux séances tenues par la Commission en juin 1915. A une date antérieure, on avait porté plainte par correspondance au sujet du prix de $1 que la compagnie exigeait pour transporter les wagons qui arrivaient à Kelowna ou qui en partaient. La question a été décidée dans le jugement de la Commission prononcé le 15 mai 1915, dans lequel le prix de $1 a été considéré comme raisonnable.

La question est restée en suspens en attendant que la compagnie soumette ses chiffres concernant le coût de ce transport. Ces chiffres sont maintenant en la possession de la Commission.

Les taux spéciaux en question se trouvent dans les tarif spéciaux sur marchandises. Jusqu'en août 1913, les prix étaient indiqués dans le tarif spécial comprenant les services d'aiguillage aux gares sur les lignes de l'ouest de la compagnie du Pacifique-Canadien. Depuis cette date, le tarif a été désigné comme tarif spécial sur marchandises, comprenant les aiguillages locaux, les aiguillages combinés et les frais d'aiguillage sur les wagons de marchandises s'appliquant aux gares du Pacifique-Canadien et du chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo,* tel que spécifié dans le tarif.

Outre les frais indiqués dans le tarif spécial, il faut référer aux tarifs ordinaires de la compagnie pour trouver le taux d'expédition à cet endroit.

Le prix tel qu'établi par le Pacifique, dans le tarif qui entrait en vigueur le 17 août, Supplément n° 5 du C.R.C. n° W-1401, se lit comme suit:

> *Quaiage à Kelowna, C.-B.*—Les wagons de marchandises partant des voies de halage ou des voies privées de Kelowna ou y arrivant et qui seront transportés par le service de barges à wagons, $1 par wagon, quaiage en plus des taux pour aller à Kelowna ou en partir."

En faisant l'histoire de ce taux, la compagnie de chemin de fer a déclaré qu'il avait été établi à la suite d'une entente faite en 1910 avec la *Kelowna Farmers' Exchange.* Les marchandises sont transportées du débarcadère d'Okanagan à Kelowna par bateau, et l'on a adopté le système de transporter les marchandises entre ces deux endroits sur des barges à wagons. On place les wagons sur le quai puis il faut les transporter aux différentes voies de garage de la ville. La compagnie de chemin de fer, jusqu'ici, n'avait rien fait autre chose que de placer les wagons sur le quai.

Les requérants préfèrent que la compagnie de chemin de fer fasse ce service, car, disent-ils, de cette manière, on obtient une direction uniforme du mouvement.

Dans la ville, il y a différentes voies de chargement possédées par des particuliers qui font du commerce. Le parcours de livraison moyen pour aller à une voie de chargement est d'environ 700 pieds. La voie de garage la plus éloignée du quai est à environ 1,000 pieds. Les consignataires avaient l'habitude de faire transporter des wagons par des chevaux jusqu'à leur voie de chargement à un coût qu'on a dit être d'environ $3 par wagon.

En vertu du contrat mentionné, la compagnie de chemin de fer a entrepris l'exécution de ce service, à raison de $1 par wagon.

La compagnie de chemin de fer a admise que la Commission avait juridiction en l'espèce, comme taux exigé au lieu de cammionage à Kelowna.

En vertu du tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien, supplément 10 de C.R.C. n° W-1401, en vigueur le 13 octobre 1910, Summerland était compris dans le droit de bassin susmentionné.

Dans le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien, C.R.C. n° W-1581, en vigueur le 5 juillet 1911, figure le terme " aiguillage supplémentaire de tête de ligne ", et ceci

est défini comme étant un taux supplémentaire au taux exigé en raison d'un service spécial à destination ou en provenance des voies d'évitement. Sous la rubrique " droit de bassin ", ce tarif établit aussi le taux de $1 à Kelowna ou Summerland; néanmoins, il est défini, dans une note marginale, comme étant un aiguillage supplémentaire de tête de ligne.

Le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien, C.R.C. n° W-1699, en vigueur le 14 mai 1912, renferme les mêmes notes et descriptions au sujet du droit de bassin à Kelowna et Summerland, mais il ajoute Penticton.

Le tarif C.R.C. n° W-2027 du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vigueur le 5 avril 1915, a établi l'augmentation du taux dont on se plaint. Cela fait suite à la définition de l' " aiguillage supplémentaire de tête de ligne " déjà mentionnée. Il y a cependant un changement dans la description du service à Kelowna. Bien que la note marginale indique que ce service est un service supplémentaire de tête de ligne, le taux est établi comme suit: " Marchandises en chargement de wagon entre le bac transbordeur et les voies de transport de débarquement ou les voies d'évitement privées, $2.50 par wagon ". Les mots " droit de bassin " ne figurent plus.

Le plaidoyer apporté par la compagnie de chemin de fer, en justification du taux de $2.50 établit qu'il faut exiger ce taux pour couvrir les frais de service. A l'audition on a déclaré qu'au cours de 1914, on a transporté 1,414 wagons, avec un revenu de $1 par wagon, et que les frais de service encourus par la compagnie de chemin de fer se sont élevés à $3,317; c'est-à-dire, un coût moyen de $2.33 par wagon, contre un revenu de $1 par wagon.

On a demandé à la compagnie de chemin de fer de soumettre un état détaillé des frais de ce service. L'état suivant soumis par la compagnie de chemin de fer indique le nombre de wagon transporté chaque mois, de juillet 1914 à juin 1915; les frais de débarquement des wagons du bac, la somme payée au conducteur d'attelage, le coût total et le revenu total, ainsi que le coût moyen par wagon et le revenu moyen par wagon.

Mois.	Nombre de wagons.	Coût du débarquement des wagons du bac.	Payé au conducteur d'attelage pour aiguillage.	Coût total.	Recettes totales.	Coût par wagon.	Recettes par wagon.
1914.		$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Juillet	86	86 00	228 80	314 80	86 00	3 66	1 00
Août	201	201 00	314 40	515 40	201 00	2 56	1 00
Septembre	261	261 00	315 20	576 20	261 00	2 20	1 00
Octobre	301	301 00	294 40	595 40	301 00	1 97	1 00
Novembre	63	63 00	200 00	263 00	63 00	4 17	1 00
Décembre	53	53 00	108 00	161 00	53 00	3 03	1 00
1915.							
Janvier	41	41 00	104 00	145 00	41 00	3 53	1 00
Février	41	41 00	96 00	137 00	41 00	3 34	1 00
Mars	45	45 00	108 00	153 00	45 00	3 40	1 00
Avril	27	27 00	104 00	131 00	67 50	4 85	2 50
Mai	24	24 00	104 00	128 00	60 00	5 33	2 50
Juin	25	25 00	104 00	129 00	62 50	5 16	2 50
Totaux	1168	1,168 00	2,080 80	3,248 80	1,282 00		
Moyenne par wagon.		$1.00	$1.78	$2.78 et $1.09			

Sous la rubrique du droit de bassin de $1 établi dans les tarifs précédents, il existait un taux pour le service accompli dans le mouvement d'un wagon du bassin à la voie d'évitement au bassin. Les termes relatifs au service supplémentaire de tête de

lignes, tels qu'énoncés dans le tarif actuel, sont significatifs. Ce service concerne maintenant le taux de mouvement entre le bac transbordeur et les voies de transport de débarquement ou les voies d'évitement; c'est-à-dire, la compagnie de chemin de fer offre seulement d'entreprendre, sous le régime du tarif concerné, le transport d'un bac transbordeur à un endroit où il sera enfermé dans le bassin. Il y a ensuite un taux supplémentaire pour le transport de cet endroit à la voie d'évitement.

Ainsi qu'indiqué dans le tableau susmentionné, la compagnie de chemin de fer alloue un taux de $1 comme représentant les frais de débarquement des wagons des bacs dans le bassin. On hisse ces wagons du bassin et on les y descend à l'aide d'un treuil. La preuve n'a pas établi la manière dont le service du bac transbordeur était effectué. Antérieurement à l'existence du service du bac transbordeur, la compagnie de chemin de fer subissait les frais d'un transport de déchargement à partir des wagons au débarcadère Okanagan jusqu'au navire, ainsi que les frais de manutention, à partir du navire à Okanagan jusqu'au bassin. Il est impossible d'affirmer d'une manière précise si le service du bac transbordeur tend à diminuer le coût que devrait autrement supporter la compagnie, en ce qui concerne un transport qui exige un double déchargement. Bien que la compagnie de chemin de fer possède maintenant un tarif d'aiguillage qui embrasse, comme on l'a indiqué, un taux de $2.50 du bac transbordeur aux voies ferrées de transport de débarquement ou à la voie d'évitement. De plus, elle mentionne, dans ses tarifs, des taux des endroits de provenance jusqu'à Kelowna. Puisqu'il en est ainsi, ces tarifs sont une offre libre à l'effet que, sur paiement du taux voulu, la compagnie de chemin de fer transportera les marchandises des endroits de provenance jusqu'à Kelowna. La compagnie de chemin de fer a reconnu ce fait dans la pratique, en exigeant le taux de $1 par wagon pour le droit de bassin. Lors du débat, à l'audition, au sujet de la justification du taux de $2.50, M. Lanigan a déclaré que la compagnie de chemin de fer était disposée à débarquer les wagons dans le bassin, Evid., vol. 233, p. 5078. En outre, dans le débat, à la page 5083, se rencontre ce qui suit:

> Le COMMISSAIRE EN CHEF: Vous êtes parfaitement content de retourner à l'ancienne manière de charger les steamers?
>
> M. LANIGAN: Oui, et nous sommes parfaitement contents de continuer le service du bac transbordeur et de laisser ces gens effectuer le transport à destination et en provenance de leurs voies privées.
>
> Le COMMISSAIRE EN CHEF: A moins d'obtenir les taux, vous pensez que vous avez droit de retirer le service tout entier du bac transbordeur?
>
> M. LANIGAN: Non, nous retirerions le service en provenance et à destination du bassin, et nous retournerions au service qui existait lors de l'inauguration du bac transbordeur.
>
> M. BRENT: Toutefois, on devait cesser ce service, et l'on a conduit le bac transbordeur à Kelowna, où on laissait les wagons?
>
> M. LANIGAN: Cela nous regarde.
>
> M. BRENT: Nous pouvons alors les aiguiller à raison d'un dollar par wagon. Il faudrait débarquer ces wagons du bac et les placer sur la cale.
>
> Le COMMISSAIRE EN CHEF: Il pourrait les placer quelque part sur le bassin.

Depuis que la compagnie de chemin de fer a établi un taux à Kelowna, le service n'est pas effectué avant le placement des marchandises dans le bassin, à Kelowna, et le tarif comprend les frais de débarquement des wagons du bac.

Etant donnés les faits spéciaux qui existent à Kelowna, on reconnaît qu'il y a un service supplémentaire pour lequel on peut, à bon droit, exiger un taux. La compagnie de chemin de fer demande simplement un taux qui couvre les frais. D'après les chiffres de 1914-15 soumis, la compagnie de chemin de fer mentionne un paiement de $2,080.80 au conducteur de l'attelage pour l'aiguillage. A l'audition, les requérants ont un peu critiqué les chiffres soumis par la compagnie de chemin de fer, déjà men-

tionnés. Ils ont fait observer qu'à leur avis une somme de $1,952 couvrirait les frais subis par la compagnie de chemin de fer pour ce service. Les requérants n'avaient pas sous les yeux les chiffres détaillés de la compagnie de chemin de fer, mais l'écart n'est pas considérable. Néanmoins, les frais d'attelage ne concernent pas les seules marchandises en chargement de wagon.

A l'audition, on a fait remarquer que les marchands étaient libres d'effectuer, ou d'avoir effectué le service, pour leur propre compte, à Kelowna, du bassin aux voies d'évitement. Les requérants ont cependant déclaré qu'ils préféraient que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien exécutât le service, car cette dernière serait mieux en état de diriger un meilleur service. On a avancé que si les requérants dirigeaient le service au moyen d'attelages, il pourrait y avoir conflit au sujet de la livraison des wagons disponibles au bac, et qu'il y aurait un double service inutile.

Les requérants sont parfaitement libres d'effectuer le service eux-mêmes, s'ils peuvent le faire à un taux moins élevé que celui exigé par la compagnie de chemin de fer, et s'ils jugent à propos d'exécuter ce service. D'après les faits soumis à la Commission, un taux de $1.75 par wagon pour le transport de ce wagon du bassin à une voie d'évitement est justifiable, au point de vue des frais, et il faudrait modifier le tarif en conséquence.

Le commissaire en chef Drayton a partagé cet avis.

AU SUJET DE L'ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 147. FRAIS DE NETTOYAGE ET DE DÉSINFECTION, OU DE DÉSINFECTION, DES WAGONS QUI ONT SERVI AU TRANSPORT DE BESTIAUX.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 11 novembre 1915:

A la suite de l'audition, à Toronto, le 16 juillet 1915, l'ordonnance générale n° 147 a été émise. Cette ordonnance prescrivait dans les termes suivants au sujet des taux qui pouvaient être établis:—

> "Il est ordonné que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission peuvent exiger et percevoir un taux n'excédant pas 75 cents pour le nettoyage et (ou) la désinfection de tout wagon qui a servi au transport de bestiaux, lorsque ledit service est accompli par les compagnies de chemins de fer; et que ledit taux peut légalement être un supplément aux taux, tels que publiés dans les tarifs des compagnies, pour le transport des bestiaux débarqués desdits wagons."

Des tarifs déposés par les compagnies de chemin de fer, et applicables à différentes dates, avaient établi un taux de $2.50 par wagon, pour le "nettoyage et la désinfection de simples wagons à bestiaux ou wagons fermés, et de $4 pour les wagons doubles à bestiaux." Ces tarifs, comme, par exemple, le tarif n° E-2652 du Pacifique-Canadien, renfermait une note, à l'effet que le tarif était un tarif local spécial de taux de désinfection des wagons employés dans le transport de bestiaux. Ce tarif énonçait que le taux serait applicable "lorsque, sous l'empire de règlements fédéraux, provinciaux, d'Etat ou municipaux, cette compagnie doit désinfecter les wagons qui ont servi au transport des bestiaux en chargements de wagons......" On a suspendu ces tarifs.

Le jugement du commissaire en chef, à l'audition, à Toronto, déclarait que le taux n'était en vigueur que lorsqu'en vertu des règlements du Gouvernement il fallait désinfecter. Le commissaire a aussi énoncé que les tarifs déposés étaient des tarifs justifiés en général, presque entièrement d'après les frais de désinfection des wagons. Il a, de plus, fait observer, à la page 6391 de la preuve, que le nettoyage était lié à la désinfection; il a déclaré qu'on ne pouvait nettoyer un wagon sans le désinfecter.

L'ordonnance générale émise établissait, comme indiqué ci-dessus, un taux de "nettoyage et (ou) de désinfection." M. Marshall, le gérant du service de la chambre de commerce de Toronto, Ont., s'est plaint que les termes conféreraient à la compagnie

de chemin de fer le droit d'imposer un taux de 75 cents par wagon, lorsque et chaque fois qu'elle a nettoyé un wagon, que ce dernier ait été désinfecté ou non. Les tarifs publiés par les compagnies, à la suite de l'ordonnance, étaient conçus comme suit:

> "Désinfection des wagons employés dans le transport de bestiaux.
>
> "Lorsque, par suite de règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux, il faut que cette compagnie désinfecte les wagons qui ont été utilisés pour le transport de bestiaux, en chargements de wagons, cette compagnie imposera le taux de 75 cents par wagon, pour l'expédition des bestiaux qui ont été transportés dans les wagons qu'il faut désinfecter, sous l'empire de ces règlements."

Subséquemment, en vigueur le 15 octobre, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le *Canadian-Northern* ont déposé les tarifs conçus dans les termes suivants:

> "Lorsque cette compagnie est tenue de nettoyer et (ou) de désinfecter des wagons qui ont servi au transport de bestiaux, cette compagnie imposera un taux de 75 cents par wagon pour l'expédition de bestiaux transportés dans les wagons qu'il est nécessaire de nettoyer et (ou) de désinfecter."

Les tarifs, applicables à différentes dates en novembre, ont été déposés comme suit:

> "Lorsque cette compagnie nettoie et (ou) désinfecte des wagons employés dans le transport de bestiaux, il est imposé un taux de 75 cents par wagon pour les expéditions de bestiaux, transportés dans les wagons qui sont nettoyés (ou) désinfectés."

On remarquera que la différence entre les tarifs en vigueur le 15 octobre et les tarifs portant modification consiste en ce que le taux est maintenant rendu applicable, non pas lorsqu'il s'agit de wagons "qu'il faut nettoyer et (ou) désinfecter," mais dans le cas de wagons "nettoyés et (ou) désinfectés."

D'après différentes communications classifiées, il semble exister un certain malentendu au sujet de la portée de l'ordonnance comprise dans les tarifs, et il semble que quelques-unes des compagnies de chemins de fer au moins sont d'avis que l'ordonnance autorisait l'imposition d'un taux pour le nettoyage, distinctement de la désinfection.

Ainsi qu'indiqué, on a reconnu, à l'audition, que le nettoyage était un accessoire nécessaire de la désinfection. Il n'était pas fait mention que le taux à imposer visait le nettoyage, distinctement de la désinfection. On peut prendre d'une manière elliptique la phrase de l'ordonnance "nettoyage et (ou) désinfection." Néanmoins, le sens semble être clair. L'intention est qu'il devrait y avoir un taux pour le nettoyage et la désinfection, ou la désinfection. Afin d'empêcher toute difficulté au sujet de l'interprétation du tarif et du taux imposé sous son empire, il faudrait modifier les tarifs en conséquence.

Comme on l'a fait observer, les termes des tarifs déposés en conformité de l'ordonnance portaient, en premier lieu, que le taux devait s'appliquer, lorsqu'il fallait exécuter le travail en question, en vertu de règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux. Les tarifs du 15 octobre et les tarifs portant modification, en vigueur aux différentes dates de novembre, mentionnés, ne renferment pas cette note. Dans le but de rendre parfaitement explicite la portée du tarif et la raison de ce taux, il faudrait énoncer cette note dans les tarifs et déposer, ainsi qu'indiqué ci-dessus, les tarifs régulièrement modifiés.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 18 novembre 1915:

MUNICIPALITÉ DE CAMERON VS LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN, AU SUJET DE LA LARGEUR DU PONT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 18 novembre 1915:

Les motifs de la plainte formulée par la municipalité de Cameron au sujet du pont érigé sur le chemin public entre les sections 9 et 10, township 6, rang 23, w. l., sont que

le pont est trop étroit et que les abords sont trop escarpés et tortueux, créant par suite un danger réel.

La compagnie de chemin de fer déclare que c'est la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* qui a établi le pont et les abords, il y a environ vingt ans, et que la présente plainte est la première qui ait été formulée.

Un ingénieur de la Commission a inspecté le pont et les abords. Il rapporte que le pont est solide et sûr, mais qu'il faudra le renouveler dans un an ou deux. Il rapporte, de plus, que l'abord septentrional est escarpé.

Il faudrait rendre une ordonnance enjoignant à la compagnie d'établir une nouvelle rampe à cet abord septentrional et de la conformer aux exigences normales de la Commission. On ne peut exécuter les travaux, comme il le convient, à cette période de l'année, mais il faudra les exécuter au printemps, dès que le sol sera suffisamment dégelé.

D'après le rapport de l'ingénieur, il semble que le pont n'est pas parfaitement en ligne avec la réserve de chemin. Il faudra évidemment le reconstruire dans deux ans; et je suis d'avis qu'il ne faudra pas nuire au pont, à moins qu'il ne devienne nécessaire de le renouveler. Lorsque le pont sera renouvelé, il faudra le construire conformément aux exigences normales et le mettre en ligne avec la réserve de chemin. Le pont actuel n'a que seize pieds de large, et le trafic du chemin public exigera raisonnablement une largeur de vingt pieds.

Le commissaire Goodeve a confirmé le jugement.

PLAINTE FORMULÉE PAR LA CITÉ DE LACHINE, QUÉ., AU SUJET DE L'ÉCLAIRAGE PROCURÉ SUR LE PONT ROCKFIELD, LACHINE; ET REQUÊTE ADRESSÉE PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC, DEMANDANT QUE LA MUNICIPALITÉ EFFECTUE ET PAYE LE SERVICE D'ÉCLAIRAGE DUDIT PONT.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 18 novembre 1915:

La partie du chemin pour laquelle le pont fournit un chemin public substitué faisait autrefois partie de la paroisse de Lachine. Ce chemin et ce pont sont maintenant compris dans les limites municipales de la cité de Lachine.

A titre d'arrangement temporaire, la compagnie de chemin de fer a maintenu quatre lampes à kerosène sur le pont. La cité a écrit à la compagnie de chemin de fer, et elle s'est plainte que l'éclairage procuré n'était pas satisfaisant. La compagnie de chemin de fer prétend que la cité devrait effectuer ce service.

Avant la construction du pont, il y avait, de chaque côté de la voie ferrée du pont, une lampe (réflecteur) à kerosène. La compagnie de chemin de fer entretenait ces lampes.

Au passage qui existait jusque-là, le chemin était droit. En construisant le pont, on a jugé nécessaire de pratiquer une couple de détours dans la structure, afin de remédier à une dangereuse situation de passage.

Un rapport fait par l'ingénieur électrique de la Commission expose que le pont serait suffisamment éclairé au moyen de six lampes " à nitrogène remplies ", ou à l'aide de quelque autre genre de lampe à incandescence efficace, d'une force d'environ 150 chandelles chacune. On estime que l'installation de ces lumières avec poteaux en bois coûterait en tout $120; tandis qu'avec des poteaux de fer le coût serait de $360. Une estimation généreuse pour l'entretien s'élèverait à $168 par année.

Les tournants du pont créent un élément de danger qui exige un éclairage, outre la question d'éclairage de la rue, et comme cet éclairage est nécessaire, il doit être régulièrement porté au compte de la structure, tant pour l'installation que pour l'entretien. Quatre lumières sont nécessaires à cette fin. En ce qui concerne la sûreté, les lumières kérosène pareront à la situation.

S'il n'y avait pas eu de pont, il faudrait que la cité assume l'éclairage de la rue. La cité est d'avis que le pont devrait être éclairé à la lumière électrique. C'est une question d'amélioration de la rue, et distincte de la question de sûreté déjà mentionnée. L'éclairage électrique est du ressort de la cité. Si l'on établit ce système, les parties y assujetties, autres que la cité de Lachine, devraient contribuer au coût et à l'entretien, pour des sommes n'excédant pas celles auxquelles elles sont astreintes au sujet des lampes à kérosène actuellement nécessaires aux tournants du pont. Le reste devrait être à la charge de la cité.

Le commissaire en chef adjoint Scott a partagé cet avis.

Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern *vs* la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc au sujet de la vente des billets à la gare.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 13 novembre 1915:

La présente est une requête adressée par la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* demandant l'émission d'une ordonnance, enjoignant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc d'accorder au *Canadian-Northern* le privilège de vendre ses billets au bureau des billets conjointement mis en service par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, à l'étage des trains, à la gare Union, à Toronto.

La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc s'oppose à la requête. Dans sa réponse, cette compagnie fait remarquer que le *Canadian-Northern* possède un bureau de billets sur l'étage principal de la gare Union, et elle soumet que la direction de la gare Union n'est pas tenue de fournir plus. Le Grand-Tronc admet l'existence d'un bureau à l'étage des trains, conjointement maintenu par les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, qui sert surtout à vendre des billets aux voyageurs, pour un trajet direct, et qui n'ont pu acheter des billets d'entier parcours aux gares locales. Le Grand-Tronc déclare aussi que les directeurs de la gare Union feraient sans doute un effort pour procurer une semblable installation au *Canadian-Northern,* si ce dernier en avait réellement besoin et s'il donnait l'assurance de payer les services rendus. La réponse indique, en outre, que le *Canadian-Northern* doit actuellement au Grand-Tronc une somme de $260,000 et que le *Canadian-Northern* doit, de plus, à la direction de la gare Union de Toronto $5,090, montant qui représente quatre mois d'arrérages pour services à la gare Union.

Il est incontestable que des voyageurs venant d'autres lignes et allant vers des endroits situés sur le *Canadian-Northern* n'ont acheté leurs billets localement que jusqu'à Toronto. Ordinairement parlant, il n'y a pas de raison pour laquelle ces personnes ne jouiraient pas des mêmes facilités que les voyageurs des autres chemins de fer pareillement situés. Il est certain qu'il est malcommode d'être obligé de partir de la remise des trains pour se rendre à la rotonde, étant donnée l'installation actuelle de la gare Union. De plus, il est évident que, dans le cas d'un étroit raccordement, les voyageurs qui doivent le faire subissent un retard qui peut leur faire manquer les trains, ou laisser derrière eux leurs bagages. sans en avoir obtenu de bulletin.

En outre, il est indubitable que, dans une certaine mesure, le *Canadian-Northern* en souffre, car les billets pourraient bien être nécessaires pour les endroits de concurrence; et, à défaut de la vente de billets du chemin de fer *Canadian-Northern* dans la remise des trains, il est à peu près certain que le voyageur achèterait son billet sur la ligne concurrente, plutôt que de se rendre au bureau des billets à l'étage principal.

Je n'ai pas de doute que le service est régulièrement nécessaire, tant pour soulager le public que dans les intérêts de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* On trouvera la meilleure preuve de la nécessité de ce service comme convenance dans le fait que les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ont, de leur propre gré, jugé nécessaire de l'installer pour leur propre usage.

Je suis d'avis que ce bureau devrait vendre des billets pour le compte du *Canadian-Northern,* de la même manière qu'il en vend pour les deux autres chemins de fer, et qu'il devrait échanger les billets du *Canadian-Northern* pour commandes, comme la chose se pratique aujourd'hui pour les autres lignes.

Il est certain que le *Canadian-Northern* devrait payer ce qu'il reçoit. Etant donné l'état de comptes qui existe entre lui et le *Canadian-Northern,* il se peut bien que le Grand-Tronc puisse avec raison s'opposer à conclure tous arrangements communs, ou à accorder un plus ample crédit au *Canadian-Northern.* Toutefois, le coût de ce service ne peut être considérable, et le Grand-Tronc devrait donner les instructions nécessaires afin que les préposés actuels à la vente des billets pour le compte du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, dans le bureau des billets de la remise des trains, remplissent les mêmes fonctions au profit du *Canadian-Northern.* Les frais supplémentaires seront presque nuls.

Le Grand-Tronc n'a rien dit au sujet de la question de rémunération. Dans les circonstances, le *Canadian-Northern* paiera un tiers des frais de service du bureau, jusqu'à concurrence des salaires actuels et les frais accessoires.

Vu le faible trafic du *Canadian-Northern,* aucun loyer ne sera compris dans les frais imputables à la compagnie.

La répartition, établie sans renseignements exacts ou complets, n'est que provisoire; elle sera assujettie à l'audience et à l'adjudication finales si l'une des parties la conteste.

Le sous-commissaire en chef Scott approuve.

M. le commissaire McLean, 18 novembre 1915:

Les atermoiments du *Canadian-Northern* dans le règlement de ses arrérages envers l'administration de la gare centrale de Toronto, me font hésiter à consentir à une convention qui permette au chemin de fer de s'endetter davantage, mais il faut en même temps tenir compte d'un besoin public qui justifie une entente du genre de celle qu'on recommande, et ce besoin mérite notre attention. Seulement, si ce besoin doit être satisfait selon la proposition du *Canadian-Northern,* le prolongement de la convention devrait dépendre d'un règlement immédiat de la partie des frais imputables à la compagnie.

PLAINTE DE HERBERT OYLER, KENTVILLE, N.-E.

Jugement de M. le commissaire McLean, 19 novembre 1915:

Les ordonnances 22578, 23 septembre 1914, et 23490 du 9 avril 1915 de la Commission permettaient au chemin de fer *Dominion-Atlantic* de faire à vitesse limitée le trafic des marchandises allant au mille 14·78 de l'embranchement North-Mountain. Le réseau n'est pas encore regulièrement ouvert au service, car il n'y a pas eu de requête à cet effet.

Des représentations nous ont été faites quant au tarif sur les pommes et sur le bois. MM. Hicks et Fils, de Bridgetown, N.-E., se plaignent de ce que les tarifs sont excessifs, vu que le réseau n'est pas encore exploité régulièrement. Ils affirment que le tarif sur le bois, de Bridgetown à Centreville, où commence l'embranchement, soit une distance de cinquante milles, est de cinq cents et quart, et que le tarif allant de Somerset, distance de douze milles sur le même embranchement, est de quatre cents, formant un total de neuf cents et quart. Ils prétendent de plus qu'on exige une garantie d'au moins quatre wagonnées.

En réponse, la compagnie déclare que la ligne n'est pas encore achevée et ajoute qu'en 1914 elle était exploitée pour le transport des pommes. Elle dit que lorsque le bois ou d'autres denrées étaient transportées en wagonnée, le tarif milliaire de la ligne

maîtresse était appliqué à Centreville aux stations de livraison. Le tarif local sur le bois entre Somerset et Centreville est de quatre cents; en l'ajoutant au tarif de Bridgetown à Centreville, soit 5¼ cents, on établit le tarif de 9 cents ¼ par cent livres.

Quant à la plainte de MM. Hicks et Fils sur la garantie de quatre wagonnées, le chemin de fer soutient que si quatre wagonnées au moins sont fournies, elles seront remorquées sans les frais supplémentaires d'un train spécial.

Si une ou deux wagonnées seulement sont fournies, on ajoute un supplément de $15. Le tarif local sur le bois, par l'embranchement de Centreville à Somerset, est de 4 cents par 100 livres, ce qui représente sur un minimum de 30,000 livres un tarif de $12 par wagonnée. D'après l'arrangement que la compagnie veut appliquer, le tarif sur une wagonnée serait de $12 plus $15, ou $27; pour deux wagonnées, $39, pour trois, $51, alors que quatre wagonnées ne coûteraient que $48. C'est-à-dire que le tarif ordinaire seulement serait applicable à quatre wagonnées.

On prétend que le supplément de $15 équivaut à peu près aux salaires du personnel du train—machiniste, chauffeur, conducteur et serre-frein compris. Selon l'échelle des salaires pour les courses directes ou bifurquées, de cent milles ou moins, les trainiers sont payés pour cent milles ou pour une journée de travail. Selon l'échelle en vigueur sur le *Dominion-Atlantic,* cette donnée équivaudrait à un déboursé de $14.97 pour le service.

Le chemin de fer affirme que le tarif minimum d'un train spécial est de $30; mais comme il serait possible, sans l'éventualité de retards importants, qu'une équipe fît le voyage de retour en moins de cinq heures, la moitié seulement du minimum est exigée. Ce système est appliqué parce qu'il compense à peu près les frais de personnel.

Nous avons confronté les tarifs répertoriés de la Commission et nous n'y avons pas trouvé la sanction du tarif spécial de train dont il a été question. Le tarif C.R.C. n° 2830 du *Dominion-Atlantic,* applicable le 1er janvier 1909, dit que lorsqu'un train sera autorisé à charger sur la voie principale, un tarif de $25 sera imposé pour le personnel de la locomotive et du train pour une journée de dix heures ou moins, en plus du tarif ordinaire exigé de la denrée chargée, et que le minimum du train sera de huit wagonnées. Pour chaque heure ou partie d'heure supplémentaire, un complément de $5 sera exigé. Les tarifs spéciaux en question sont signalés comme dirigeant " le chargement ou le déchargement du bois, etc., sur la ligne maîtresse." Mais s'il y a limite dans la partie descriptive des tarifs, il est dit dans le corps du tarif que le chargement et le déchargement des " billes, bois d'œuvre ou autres denrées," sur les rails de la ligne maîtresse, entre stations, doivent être autant que possible évités. Il faut présumer que d'après l'emploi du mot " denrées," le tarif en question comprendrait un mouvement de train spécial de chargement général.

Dans son tarif C.R.C. E-3041 applicable le 10 octobre 1915, le Pacifique-Canadien établit une disposition quant au service des trains spéciaux pour le chargement et le déchargement de consignations en wagonnées entre les gares. Si la rédaction diffère de celle du tarif du *Dominion Atlantic* susdit, l'effet est presque identique. Il y est stipulé que lorsque les locomotives et les hommes de la compagnie sont employés à charger ou à décharger des wagons entre des stations, un minimum de $25 doit être imposé pour une partie d'un jour quelconque.

Il n'y a pas de sanction de tarif dans le répertoire du *Dominion Atlantic* quant à un fixe de $30 sur un mouvement de train spécial, ni quant à un fixe de moitié. Le tarif indique que les expéditions doivent être manipulées aux gares ou sur les évitements. Il indique clairement que le taux du train spécial s'applique lorsque le chargement ou le déchargement est fait sur la ligne maîtresse. Rien ne montre dans la plainte qu'on ait demandé le chargement ou le déchargement sur la ligne maîtresse. Au fait, la plainte intéresse un mouvement entre Centreville et Somerset, localités qui sont toutes deux des stations.

Le réseau n'est pas complètement ouvert au trafic, mais lorsqu'il est exploité sur permis de service, il est tenu de voiturer les denrées entre les stations et les évitements selon les conditions du tarif. L'imposition d'un loyer de train spécial peut être justifiée

si le chargement ou le déchargement se fait sur la ligne maîtresse. La justification n'existe plus si la livraison se fait dans une station ou sur un évitement.

Il est déraisonnable comme il est dit plus haut d'exiger une garantie de la part du requérant, lorsque le mouvement commence dans une station ou sur un évitement pour livraison dans une station ou sur un évitement. Le chemin de fer est tenu de fournir le service que le trafic réclame, et ne doit pas le traiter comme mouvement de train spécial.

M. H. Oyler, de Kentville, N.-E., se plaint aussi des tarifs sur les pommes. Il dit que les taux étaient exhorbitants en 1914, et rappelle aussi que le réseau n'a pas été ouvert au trafic. Il demande que cette ouverture soit hâtée. Mais la Commission n'a pas le pouvoir de forcer l'ouverture d'un réseau au trafic.

Postérieurement à la production des plaintes signalées ci-dessus, le chemin de fer a produit, en date du 22 septembre 1915, un état des tarifs qu'il se propose d'exiger sur les pommes, les pommes de terre et le bois. Il déclarait alors que ces taux seraient appliqués soit si le réseau était exploité comme l'an dernier, c'est-à-dire sur permis de trafic, ou encore s'il était formellement ouvert au service public. M. Oyler proteste contre le tarif sur les pommes parce qu'il considère que ces taux sont excessifs même s'ils sont inférieurs à ceux de l'an dernier. Il déclare plus précisément que le taux par baril sur les pommes, allant d'une localité de l'embranchement North-Mountain à Halifax, dépasse de deux cents le tarif pour la même distance sur l'embranchement Central-Valley du *Dominion Atlantic.*

Ce qui intéresse pour l'heure la Commission, c'est l'opportunité des tarifs projetés durant la période pendant laquelle le chemin de fer est exploité sur permis de faire le trafic des marchandises. La ligne est placée de telle façon qu'elle se trouve la plupart du temps très près de la ligne maîtresse du *Dominion Atlantic,* laquelle n'est pas à plus de quatre milles de la voie en question ici. Le trafic y est très faible.

Au sujet du millage des embranchements, la Commission a reconnu que dans certaines conditions les tarifs aller et retour d'une localité d'embranchement peuvent être plus élevés que dans le cas d'un mouvement de ligne maîtresse. *Almonte Knitting Co. vs C.P.C. & M.C.R.,* 3 *Canadian Railway Cases,* 441, *Malkin & Sons vs G.-T.,* 8 *Can. Ry. Cases,* 183.

La Commission a aussi reconnu qu'un tarif un peu plus élevé est justifiable quant au millage des embranchements de l'Ouest où, vu l'urgence du mouvement des grains, permis est entre autres donné de faire trafic à des embranchements qui ne sont pas encore tout à fait achevés. En général, le tarif milliaire réglementaire est applicable au point de jonction où le tarif milliaire spécial entre en vigueur. Les tarifs soumis par le chemin de fer en l'espèce ont été vérifiés par la Commission; ils sont inférieurs aux tarifs réglementaires directs de catégorie entre le point de départ de l'embranchement et la tête de ligne sur le tronc principal. On constate aussi qu'ils sont inférieurs à la combinaison du tarif réglementaire de catégorie jusqu'à la jonction avec le tarif au delà. Dans les circonstances, les tarifs ne nous semblent pas déraisonnables et les requérants devront être avisés dans ce sens.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve approuvent.

FERNIE-FORT STEELE BREWING COMPANY *vs* PACIFIQUE-CANADIEN, *re* SERVICE DE WAGONS CHAUFFÉS.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 19 novembre 1915:

La *Fernie-Fort-Steele Brewing Company, Limited,* de Fernie, C.-B., s'est plainte du service de wagons chauffés fourni par le Pacifique-Canadien.

L'étude des faits en cause démontre que si les circulaires publiées par le chemin de fer sur les expéditions, à l'ouest du lac Supérieur, de denrées périssables suscepti-

bles d'être facilement avariées par le froid exigaient le mouvement au risque du propriétaire, le réseau affecté dans ce cas particulier paya au moins $2,134.52 en dommages causés par le froid, bien qu'il n'eût en caisse que $1,171.89.

En prenant 67 pour 100 comme proportion des frais d'exploitation, bien que cette proportion soit faible d'après les mouvements L. C. L., il a d'abord fallu que le chemin de fer débourse $784.06 pour gagner les péages de $1,171.89 ce qui donnait un profit apparent de $386.72. Mais considérant la somme effectivement payée comme dommages-intérêts, le chemin de fer, après avoir donné son service, s'est trouvé à perdre à peu près $1,747.

Le chemin de fer a obtenu compensation en vertu d'un jugement étudié.

Le réseau, se basant sur ce jugement, a lancé une formule générale d'immunisation qui s'applique au mouvement de toute denrée périssable, bière, fruits et légumes, durant la saison froide, à l'ouest de Port-Arthur.

Seulement, la clause 2 de l'ordonnance originale limitait la portée de ce jugement comme suit:

> "Que l'ordonnance présente s'appliquera aux expéditions de la *Fernie-Fort-Steele Brewing Company, Limited,* et de la *Elk-Valley Brewing Company, Limited,* et de toute autre compagnie qui pourra demander le même service aux lignes du Pacifique-Canadien à l'ouest de Port-Arthur, durant l'hiver de 1915-1916."

Différents *Boards of Trade* ont produit des plaintes au nom des expéditeurs.

La Commission n'est pas en posture de déterminer, d'après le dossier tel qu'il est constitué tout simplement par les plaintes des compagnies *Fernie-Fort-Steele and Elk-Valley Brewing,* si l'ordonnance destinée à porter sur le cas en question, qui venait effectivement d'un tort injustifié envers la compagnie de chemin de fer, devrait s'appliquer aussi bien à d'autres denrées périssables.

Je suis d'avis que l'ordonnance n° 23997 de la Commission, du 22 juillet 1915, devrait être modifiée de façon à ne limiter qu'aux expéditions, à l'ouest du lac Supérieur, de la bière, en quantités inférieures à une wagonnée, dans les temps froid ou la tempête, la partie de la formule d'immunisation que l'ordonnance intéresse.

M. le commissaire McLean approuve.

RE VOITURAGE.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 22 novembre 1915:

Plusieurs plaintes ont été portées contre la coutume suivie par les chemins de fer d'encaisser des frais de camionnage chez les consignataires.

Ces plaintes viennent effectivement des consignataires et sont portées contre les expéditeurs, car l'encaissement des frais de camionnage qui provoque de temps à autre des discussions, comporte invariablement des frais que l'expéditeur a demandé aux chemins de fer de percevoir chez les consignataires. Les chemins de fer ne font aucun profit dans la transaction, et il leur est indifférent de recevoir du consignataire ou de l'expéditeur les frais de camionnage qui leur sont imputés par les entreprises de camionnage qui leur sont imputés par les entreprises de camionnage.

Il est bien clair que le camionnage n'est pas compris dans le péage maximum que les chemins de fer encaissent pour le service de transport, tel que la loi le comprend. Je veux dire par ceci qu'il n'est pas compris dans un tarif quelconque applicable au remorquage par le chemin de fer. C'est une question tout à fait distincte et n'a rien à voir dans les facteurs qui forment le tarif de transport du chemin de fer tel qu'on le comprend proprement et populairement.

Quelques lois anglaises éclaircissent nettement ce point. La loi du *London, Brighton and South Coast,* 26-27 Victoria, chapitre 218, article 51, stipule que le tarif

maximum que la compagnie peut imposer pour le voiturage des bestiaux et des denrées ne dépassera pas certaines sommes fixes, et fait entre autres, exception spéciale d'une somme raisonnable pour la livraison et l'encaissement.

Il est dit expressément, dans la cause *Sowerby vs Great-Northern Railway*, 60, L.J., Q.B., 467; 65, L.T., 546, C.A., qu'un chemin de fer qui donne un service de camionnage a droit de se faire payer pour ce service.

La Commission a traité la question dans le même sens. On trouvera le jugement étudié du sous-commissaire en chef dans *Stewart vs Pacifique-Canadien, 11 C.R.C.*, 197. Dans ce cas, on avait imposé des frais pour le camionnage d'une dalle de marbre entre les halles aux marchandises du chemin de fer et la propriété de l'expéditeur. Le camionnage fut inclus dans la facture de voiturage du chemin de fer, et le consignataire paya à Hamilton. Lorsqu'on découvrit que le tarif de camionnage de la compagnie, approuvé par la Commission, ne comportait pas de taux pour le camionnage de dalles de marbre à Montréal, mais les excluait expressément, comme le jugement l'indiquait, le taux fut désavoué parce qu'il constituait une charge encaissée comme péage aux termes de la Loi des chemins de fer et n'apparaissant pas dans le tarif, pratique que le paragraphe 5 de l'article 314 condamne.

La loi elle-même prévoit des droits de camionnage. La modification de 1908 substitue au paragraphe 30 de l'article 2 un paragraphe qui définit le mot "péage", ou "tarif" comme embrassant spécifiquement les droits de camionnage. Les compagnies de chemin de fer ont depuis lors produit les tarifs voulus et raisonnables pour le camionnage.

Au fait, les compagnies de chemin de fer ont accoutumé depuis des années d'avancer les frais de camionnage aux compagnies de ce service sur les expéditions sortantes, et ont inséré dans leurs billets de voiture sous l'item "frais de camionnage" la somme avancée de ce chef.

Les chemins de fer ont proposé en 1913 de contremander tous les tarifs de camionnage, car ils voulaient abandonner les contrats qu'ils avaient faits avec les compagnies de camionnage.

Les chemins de fer démontraient qu'ils avaient par le passé absorbé une partie des charges; que ce service n'était pas ferroviaire, mais un service de soulagement de la situation générale et de commodité publique.

On protesta fortement contre cette proposition. Les chemins de fer la remirent à l'étude et, sur demande des expéditeurs, le service fut maintenu à un tarif un peu plus élevé.

Les expéditeurs prétendaient qu'il leur coûterait beaucoup plus cher s'il leur fallait faire faire le camionnage par l'initiative privée et qu'il résulterait de l'abandon de l'ancien système une grande confusion et des retards inévitables.

A cette époque comme à l'heure actuelle, les consignataires s'opposèrent à l'imposition des frais de camionnage. La Commission était alors d'avis qu'elle n'avait pas le pouvoir et ne devait pas essayer de modifier d'une façon quelconque les droits et les obligations des parties contractantes; que la question de savoir si les consignataires devaient ou non payer le camionnage était uniquement une question de contrat entre les expéditeurs et les destinataires et que la Commission n'avait rien à y voir; que le camionnage n'était pas un service ferroviaire aux termes de la loi, bien qu'il fût compris dans la définition du mot "péage."

Lorsque les achats sont stipulés en voiture au point de départ au lieu de l'entrepôt, il n'y a pas de doute que le consignataire ne devrait pas être tenu de payer le camionnage imputable à l'expéditeur; mais cette question n'est aucunement du ressort de la Commission. A tout prendre, le chemin de fer est lié par les instructions de l'expéditeur. Si ces instructions comportent l'encaissement des frais de camionnage en plus de l'encaissement des frais de transport ferroviaire, il n'y a pas, en vertu de la loi, de raisons pour lesquelles le chemin de fer ne pourrait pas retenir la livraison des marchandises jusqu'au paiement des frais du camionnage.

Le consignataire a un remède; c'est de déduire de la facture la somme perçue, si elle a été irrégulièrement perçue. C'est tout comme si le consignateur avait expédié les marchandises avec frais de transport à percevoir lorsque le contrat exigeait une livraison sans frais à destination.

Dans chaque cas la question de savoir si les frais de transport ou les frais de camionnage doivent être payés par le consignataire ou l'expéditeur dépend des conditions du contrat auquel le chemin de fer est complètement étranger et dont il ne peut d'aucune façon vérifier la portée.

Le sous-commissaire en chef Scott, le sous-commissaire en chef conjoint Nantel, et les commissaires McLean et Goodeve approuvent.

TOUCHANT L'ORDONNANCE N° 14184 de la Commission, en date des 9 et 10 mai 1911; et la requête de la Compagnie des téléphones Bell du Canada ci-après appelée la " compagnie Bell ", subordonnément à ladite Ordonnance, demandant une ordonnance rescindant ladite ordonnance en tant qu'elle intéresse la compagnie des téléphones Ingersoll; la Blenheim and South Kent Tel. Co., Limited; la People's Telephone Co., de Forest, Limited; la South Lambton Telephone Co-operative Association, Limited; la Markham and Pickering Telephone Company, Limited; la Niagara District Telephone Company, Limited; la Corporation municipale du village de Brussels, initiatrice du régime municipal de téléphones Brussels, Morris et Grey, et la compagnie Wheatley Telephone Company, Limited.

ET TOUCHANT LA REQUÊTE PRÉSENTÉE au nom desdites compagnies de téléphone, ci-après appelées les "Compagnies indépendantes," demandant une ordonnance modifiant ladite ordonnance N° 14184 en réduisant et en rendant réciproque le péage de liaison ou en élaguant complètement ce péage, et aussi en étendant l'application de ladite ordonnance à tous les régimes indépendants reliés à la compagnie Bell.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 26 novembre 1915:

Une requête a été produite par les procureurs des compagnies indépendantes, ainsi appelées, demandant l'autorisation de porter appel contre l'Ordonnance de la Commission du 14 septembre 1905, pour les raisons suivantes:

1. La Commission des chemins de fer s'est trompée dans l'interprétation de la Loi sur les chemins de fer quant à l'imposition d'une charge quelconque en dehors des taux établis de la compagnie des téléphones Bell du Canada pour composer l'utilisation de ses lignes interurbaines.

2. Que la Commission s'est trompée en accordant compensation à la compagnie Bell pour perte subie dans les affaires des distributions locales de la compagnie, perte provenant de la communication des compagnies indépendantes avec ses lignes interurbaines.

3. Que la Commission s'est trompée en établissant une différence entre des compagnies concurrentes et les compagnies indépendantes avec lesquelles la compagnie Bell a des conventions d'aiguillage.

La requête a été entendue en chambre, le 28 octobre 1915, en présence des procureurs des deux parties.

On a accordé aux procureurs des compagnies indépendantes l'occasion d'amplifier la requête et de produire des questions exactes qu'elles désiraient soumettre à la cour Suprême. Ce travail a été fait depuis lors. Voici les questions voulues:

1. La Commission peut-elle, en vertu de la Loi sur les chemins de fer et les lois modificatrices, autoriser l'imposition d'une charge additionnelle quelconque en plus des taux établis de la compagnie Bell comme condition suspen-

sive ou compensation découlant de l'utilisation des lignes interurbaines de ladite compagnie Bell du Canada?

2. La Commission peut-elle, en vertu de la Loi sur les chemins de fer et les lois modificatrices, accorder compensation à la compagnie Bell pour perte d'affaires, dans ses distributions locales, découlant de la communication accordée aux compagnies indépendantes avec ses lignes interurbaines?

3. La Commission peut-elle émettre une ordonnance qui crée une différence dans les tarifs à imposer par la compagnie Bell à des compagnies concurrentes et à des compagnies avec lesquelles la compagnie Bell n'entre pas en concurrence?

Je ne siégeais pas lors de la première audience, et bien que j'eusse assisté à des audiences subséquentes, je n'avais pris aucune part à la décision de la Commission, décision qui fut prononcée par le commissaire McLean.

Il existait de graves divergences d'opinion chez les parties quant à la portée du jugement et, sur demande des intéressés, la teneur de l'ordonnance a été étudiée à neuf par la commission plénière.

Si je me rappelle bien, les questions qui sont actuellement soumises n'ont jamais été, à l'une quelconque des audiences auxquelles j'ai assisté, soulevées comme questions de droit, mais plutôt comme questions ressortissant de la discrétion de la Commission.

Toutefois, M. Gamble fait remarquer, et je n'ai aucun doute qu'il a parfaitement raison, qu'au cours des premières séances tenues sous la présidence de feu le commissaire en chef Mabee, on a discuté la question de droit.

En vertu de la loi, naturellement, il est évident que mes collègues n'ont pas examiné ces questions en tant que questions de droit, vu qu'on les avait considérées sous cet angle, et l'ordonnance de la Commission doit, étant donnée l'attitude que je me suis vu forcé de prendre, avoir été différente. Article 13, paragraphe 2.

Mes collègues sont d'avis que l'on devrait néanmoins permettre d'interjeter appel.

L'avocat des parties indépendantes appuie fortement sur la décision du sous-commissaire en chef, laquelle détermine la forme de l'ordonnance.. Il prétend que, devant l'opinion adoptée dans ce jugement, l'illégalité de l'ordonnance de la Commission est absolument manifeste. Il s'en rapporte aux paroles mêmes du jugement et soutient qu'il ne peut voir comment cette Commission doit s'occuper de savoir si la compagnie qui demande le raccordement est ou n'est pas en concurrence avec la Bell. ...." "Le statut ne dit rien au sujet de concurrence entre les compagnies........"; que rien nous oblige, dans la rédaction des termes de l'ordonnance à préciser ce qui est de la concurrence ou quand elle existe et que, par conséquent, une ordonnance qui stipule une échelle de taux pour les compagnies concurrentes et une autre pour celles qui ne sont pas en concurrence, constitue une disparité évidente et est contraire à la loi.

Le jugement doit être considéré dans son ensemble et en s'en rapportant à celui de feu le commissaire en chef Mabee et du commissaire McLean sur la question en litige.

Pour ce qui est de la juridiction de la Commission—raison qui a motivé l'audition de l'affaire devant la Commission—c'est là une question dont traite le sous-commissaire en chef. Les parties ne pouvant s'entendre, on s'adresse à la Commission, non parce qu'il y a concurrence ou qu'il n'y en a pas, mais parce que les compagnies n'ont pu en venir à une entente. Le jugement ne dit pas que la concurrence est une question dont la Commission ne peut tenir compte pour en arriver à fixer la somme que doit payer la compagnie qui désire le raccordement.

La Commission a déterminé une forme type d'entente. Bien que la convention ne comporte rien au sujet de concurrence ou de non concurrence, on sait fort bien et la chose est comprise, non seulement par la compagnie Bell mais par les compagnies indépendantes, que la compagnie Bell ne s'oppose pas du tout à faire le raccordement de longue distance pour le compte des compagnies non concurrentes. Elle n'a pas refusé de faire le raccordement avec les réseaux en concurrence. La convention, par

conséquent, ne s'appliquait, en réalité, qu'aux compagnies non concurrentes, et n'a été conclue qu'avec elles seules, ou peut-être, devrais-je dire aux compagnies non concurrentes dans l'esprit de la compagnie Bell.

La compagnie Bell a conclu environ 613 conventions avec des compagnies non concurrentes. Par ses propres actes, elle a fait voir à plusieurs reprises ce qu'elle croyait être des conditions justes et convenables auxquelles le raccordement peut se faire lorsqu'il n'y a pas de concurrence, et dans le cas où la question de concurrence ne peut être tenue comme constituant des circonstances et une situation absolument dissemblables dans l'esprit de la loi des chemins de fer, on devrait agir de la même manière à l'endroit des compagnies concurrentes que dans le cas des compagnies non concurrentes. La situation des compagnies indépendentes ne diffère en aucun autre détail. Le raccordement et le service à fournir pour les affaires qui se présentent sont les mêmes. La majorité de la Commission s'en tient à la décision de feu le commissaire en chef, le juge Mabee et ne diffère pas d'opinion avec lui. Des compagnies indépendantes non concurrentes viennent les communications de longue distance pour la compagnie Bell sans préjudice aux affaires du district tandis que dans le cas des compagnies concurrentes le service local de la compagnie Bell se trouve plus ou moins dérangé.

Le manque de concurrence d'un côté et l'existence de concurrence d'un autre côté, constituent selon l'avis de la majorité de la Commission, des motifs suffisants pour une différence dans le mode de compensation.

A mon avis, la question de préférence indue n'est pas chose à déférer à la cour Supême sous l'autorité de la loi.

Toute l'affaire, cependant, a été discutée avec tant d'acrimonie et pendant si longtemps que, étant donné les circonstances et pour les fins de cette cause, je me range de l'avis de la majorité et je défère comme questions de droits les points suivants à la cour Suprême.

1. La Commission avait-elle, en vertu de la Loi des Chemins de fer et des lois la modifiant, le pouvoir d'autoriser la perception d'un taux supplémentaire en sus des taux établis de la Compagnie de téléphone Bell du Canada, à titre de condition antérieure à, ou d'indemnité pour l'usage des lignes de longues distance de la dite Compagnie de téléphone Bell du Canada?

2. La Commission a-t-elle, en vertu de la Loi des chemins de fer et des lois la modifiant, l'autorisation d'accorder une indemnité relativement à la perte de trafic encourue par le service d'échange local de la compagnie de téléphone Bell et provenant de ce qu'elle a accordé le raccordement de longue distance à des compagnies indépendantes?

3. La commission a-t-elle le pouvoir d'autoriser le paiement d'un taux spécial à titre de condition antérieure aux compagnies qui font la concurrence à la compagnie Bell et qui obtiennent le raccordement de longue distance avec la compagnie Bell, et en même temps ne pas exiger un semblable taux des compagnies non concurrentes sur la force des dispositions de la loi concernant la disparité.

M. le commissaire GOODEVE : Je suis d'avis qu'étant données toutes les circonstances on devrait permettre d'en appeler à la cour Suprême sur les questions énoncées plus haut.

M. le commissaire MCLEAN : Je suis d'avis que l'on devrait permettre cet appel.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, 26 novembre 1915.

A mon avis les questions énoncées dans le jugement du commissaire en chef en date d'aujourd'hui devraient être soumises à la cour Suprême.

Comme j'ai tenté de le faire ressortir dans mon mémoire du 2 septembre 1915, lequel déterminait la rédaction de certaines clauses paraissant maintenant dans l'ordonnance générale n° 149, en date du 14 septembre 1915, la Commission à le droit d'or-

donner le raccordement lorsque les parties ne peuvent s'entendre. C'est le manque d'entente qui a conduit les parties devant la Commission. La compagnie qui désire le raccordement de longue distance avec la compagnie Bell, à l'aide d'une ordonnance de cette Commission peut, ou peut ne pas, être en concurrence avec la compagnie Bell pour ce qui est du trafic du district. C'est le manque d'entente, et non pas l'existence de concurrence pour les affaires de district, qui nous donne le droit d'agir; et pour cette raison, j'aï cru qu'il valait mieux ne permettre, dans notre ordonnance, aucune allusion aux compagnies concurrentes ou à des districts de concurrence. Mais, je ne veux pas que l'on m'attribue l'opinion qu'en " déterminant ces conditions quant à la compensation que la Commission juge raisonnable et à propos ", nous devrions tenir compte de toutes les circonstances et de la situation particulière aux deux compagnies auxquelles est imposé le raccordement obligatoire. S'il est vrai que les compagnies se font de la concurrence pour les affaires de district et que le raccordement pour les communications de longue distance que la Commission peut ordonner sera sensiblement à l'avantage de la compagnie requérante dans les efforts qu'elle fait pour accroître ses affaires locales, je crois que la Commission a raison de tenir compte de cet avantage lorsqu'elle détermine la compensation que devrait payer la compagnie requérante.

En outre, il est très clair que les circonstances et les conditions qui influent sur le raccordement entre des compagnies qui ne peuvent s'entendre à cause de la concurrence sur les lieux sont des circonstances et des conditions en substance dissemblables à celles qui influent sur le raccordement de longue distance établi dans le cas de compagnies pour lesquelles cette concurrence n'existe pas.

CITY TRANSFER COMPANY *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN AU SUJET DE VIOLATION DE CONTRAT.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 3 décembre 1915.

Une plainte a été portée par la *City Transfer Company* contre la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* pour violation du contrat portant la date du 1er février 1911, auquel les plaignants et le *Canadian-Northern* étaient parties.

La *City Transfer Company* prétend que, en violation des termes du contrat, la compagnie de chemin de fer a permis à la *Twin City Transfer Company* de solliciter et d'exercer son commerce à la gare du *Canadian-Northern* à Edmonton.

Les paragraphes 11 et 12 du contrat, sur lesquels on s'appuie, sont cités par les requérants comme suit:

> Clause 11. Que l'entrepreneur doit obtenir de la compagnie de chemin de fer le droit exclusif de se servir du quai de la compagnie de chemin de fer à sa dite gare, dans ladite cité d'Edmonton, pour solliciter le factage, en tant que la chose peut se faire légalement et ainsi que prévu par les termes du paragraphe 12 du présent contrat, et doit verser à la compagnie de chemin, pour ces privilèges exclusifs, la somme de $15 par mois, sauf que les entrepreneurs n'ont pas le droit de solliciter le transport du bagage sur le quai des trains entre la gare et les voies situées sur, ou au nord de la ligne formée par les bords du toit de l'édifice, mais il leur est permis de solliciter à l'est ou à l'ouest de ladite ligne, pourvu qu'ils sollicitent à des endroits où la chose ne nuit en rien à la circulation des voyageurs, à la manutention des bagages et au service des postes.
>
> Clause 12. La compagnie de chemin de fer donnera et accordera, en tant qu'elle peut le faire en droit, et dans cette mesure, elle donne et accorde par les présentes aux entrepreneurs le seul et exclusif droit de faire le service que les entrepreneurs s'engagent par le présent contrat à faire et que, tant que la présente convention sera en vigueur, la compagnie de chemin de fer ne consentira pas à ce que toute personne, non au service des entrepreneurs, sollicite, dans les limites de sa gare ou sur tout convoi mis en circulation par elle, ou sur le quai

de sa gare, le transport du bagage dans les limites de ladite cité d'Edmonton, ainsi que prévu aux présentes.

Les requérants se basent sur le jugement de la Commission dans l'affaire de la *Twin City Transfer Company vs la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien*, 15, *C. R. C.*, 323.

Dans cette cause, les plaignants demandaient une ordonnance qui enjoindrait à la compagnie de chemin de fer d'accorder aux requérants les mêmes privilèges que ceux dont jouit la *City Transfer Company* à la gare de chemin de fer de la compagnie à Edmonton (Strathcona). Le jugement rendu dans cette cause confirmait, subordonnément aux conditions énoncées au jugement, le droit général de la compagnie de chemin de fer de faire des arrangements particuliers avec une compagnie de factage sans étendre ces arrangements à tous les facteurs qui, de temps à autre, désireraient exercer ce genre de commerce.

Le Grand-Tronc-Pacifique a le droit de se servir et se sert de la gare d'Edmonton; et il paraît, d'après un rapport du fonctionnaire de la Commission, que la *Twin City Transfer Company* a un contrat du même genre avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Naturellement, il en résulte que la *City Transfer Company* ne jouit pas de privilèges exclusifs ainsi que le veut son contrat, et se trouve l'objet d'une concurrence absolue et en apparence très efficace de la part de la *Twin City Transfer Company.*

La *City Transfer Company* demande une décision de la Commission sur la question et une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'observer les conditions du contrat et d'éloigner les représentants de la *Twin City Transfer Company* de la gare et d'empêcher cette compagnie de solliciter du transport sur les quais.

La compagnie réquérante paie $15 par mois des privilèges exclusifs qu'en apparence elle n'obtient pas.

Toutefois, il n'y a aucun intérêt public en jeu qui donnerait lieu à la Commission d'intervenir d'une manière ou d'une autre sur la simple question de droits contractuels, lesquels, comme c'est le cas, n'intéressent aucunement le public.

Le rapport de l'inspecteur n'établit pas qu'il y ait encombrement ou désordre d'aucune sorte pour le public résultant des agissements à cette gare des deux compagnies de factage. Dans les circonstances, l'affaire n'est pas du ressort de la Commission, mais des tribunaux réguliers.

La demande doit être rejetée.

Le commissaire McLean abonde dans ce sens.

DEMANDE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN POUR LE DÉTOURNEMENT DE LA RUE VÉRANDRYE DANS LA CITÉ DE SAINT-BONIFACE, MAN.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 3 décembre 1915:

La première requête a été prise en considération à une séance de la commission tenue à Winnipeg, alors qu'il a été démontré qu'une convention avait été conclue entre la cité de Saint-Boniface et la compagnie de chemin de fer, et qu'en vertu de cette convention on devait fermer en partie la rue Vérandrye et la rue Thibault.

La voie ferrée du *Canadian-Northern* qui suit à peu près une direction nord, infléchit à l'ouest lorsqu'elle atteint la rue Notre-Dame. La limite ouest de l'emplacement de la voie, là où il traverse la rue Vérandrye, se trouve à environ 250 pieds à l'ouest de son extrémité est. La rue Thibault, une rue qui va du nord au sud, empiète sur l'emplacement de la voie dès qu'elle atteint la rue Notre-Dame, rue qui ne se trouve qu'une rue au sud de la rue Vérandrye.

Le projet comportait la fermeture de cette partie de la rue Vérandrye qui se trouve à l'est de la voie ferrée, ce qui nécessiterait la fermeture de la rue en face d'un lot de

66 pieds situé sur le côté sud et en face d'environ 150 pieds de bien-fonds sur le côté nord.

On se proposait de fermer la rue Thibault au sud de la rue Vérandrye jusqu'au côté nord de la rue Notre-Dame.

En vertu de cette convention un nouvel emplacement de voie devait être tracé à l'ouest de la réserve de voie de la compagnie qui a une direction sud à partir de la rue Vérandrye jusqu'à la rue Notre-Dame.

A l'audition, on a fait des objections pour le compte de M. G. A. Gareau dont il faudrait exproprier la propriété pour mettre le projet à exécution. M. Gareau soutenait que le détournement n'était pas assez large et que l'on ne devrait pas rendre d'ordonnance, à moins que cette dernière ne stipulât une rue de 66 pieds.

A l'audition on fit observer que la question était complètement une affaire à régler entre la municipalité et le chemin de fer; mais M. Clark, du *Canadian-Northern*, fit remarquer qu'il fallait avoir l'approbation et la sanction de la Commission, vu que la compagnie désirait exproprier la propriété dont on avait besoin.

Il n'y a pas de croisement de chemin sur la voie ferrée à la rue Vérandrye, et les plans déposés semblent indiquer qu'un croisement ne s'impose pas ni est opportun.

Après l'audition le commissaire a fait la visite des lieux en question et il en a conclu que le nouveau chemin, étant donné les conditions locales, suffirait s'il était d'une largeur de 41 pieds. L'ordonnance n° 20808 a été rendue à l'effet d'autoriser le détournement demandé, subordonnément à la condition que l'on construirait un chemin de 41 pieds, au lieu du chemin de 31 pieds que demandait la convention.

La compagnie de chemin de fer comparut devant la Commission à une autre séance tenue à Winnipeg en juin 1914, alors qu'on voulut modifier l'ordonnance de façon à rendre son effet à la convention et de ne faire le nouveau chemin que d'une largeur de 30 pieds. La demande a été rejetée par l'ordonnance n° 22112.

La compagnie n'ayant rien fait de plus, la question fut soulevée par la municipalité à une séance tenue à Winnipeg, le 16 novembre 1914 et on publia l'ordonnance n° 22950 qui fixait les limites du temps en dedans duquel les travaux devaient être terminés.

Les travaux n'ayant pas été exécutés, le propriétaire de terrain interessé soumit de nouveau le cas à la Commission, alors que la compagnie représenta définitivement que, tout en considérant la fermeture des parties des rues sous-mentionnées lui valait les dépenses nécessaires pour le détournement de 30 pieds, elle ne considérait pas que la fermeture de ces parties des rues lui vaudrait les dépenses qu'entraînerait l'accomplissement de la condition nécessaire, ainsi que statuée par la Commission; et la compagnie prétendit en outre que, à moins d'exécuter la convention conclue avec la cité de Saint-Boniface, elle ne tenait pas, pour le moment, à pousser la chose plus loin mais qu'elle s'en tiendrait là.

En premier lieu on s'en est referé à la juridiction de la Commission afin de permettre à la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* d'exproprier le terrain qu'il lui fallait pour donner suite à la convention conclue avec la cité. Cette convention, la Commission n'a pas permis à la compagnie de l'exécuter, sauf avec une modification obligeant la compagnie à se procurer onze pieds de terrain en plus.

Aux termes de la convention, la compagnie n'est pas tenue de fournir ces onze pieds.

Etant donné que la compagnie a préféré abandonner la convention en vertu de laquelle les travaux devaient être exécutés, l'ordonnance déterminant le temps en dedans duquel les travaux devaient être faits, est révoquée.

Maintenant on a reçu une requête portant un grand nombre de signatures et déclarant que faute d'avoir fait le détournement de la rue les intérêts des citoyens et des contribuables de la cité ont souffert considérablement.

Des copies de ce mémoire ont été envoyées aux parties intéressées avec prière de nous dire si, oui ou non, on a donné suite, sous les autres rapports, à la convention entre la ville et la compagnie, et si la compagnie ou la cité ont retiré quelque avantage

de ce chef. Ainsi que si la ville a, ou n'a pas, fermé ces parties de la rue Vérandrye et de la rue Thibault, lesquelles d'après la convention, devaient être remplacées par un chemin de 30 pieds.

Le commissaire McLean partage cet avis.

"CHINOOK COAL COMPANY" *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN, AU SUJET DES TAUX DE TRANSPORT DANS L'OUEST.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 7 décembre 1915:

Nombre de compagnies minières faisant affaires dans l'Alberta ont pour habitude d'entreposer de la houille à certains endroits de l'Ouest pendant l'été pour leur approvisionnement d'hiver, afin de parer à l'éventualité d'un manque de wagons et de libérer ces derniers pour les expéditions du grain lorsque commence le mouvement des céréales à l'automne.

En juin 1914, on prévoyait que, par suite de la réduction sensible des taux sur la houille, résultant du jugement sur les taux dans l'Ouest, on n'entreposerait pas de houille en aussi grande quantité qu'on avait coutume de faire et qu'il en résulterait un encombrement accompagné des délais coutumiers.

A la séance tenue à Calgary le 22 juin 1914 la Commission donnait son approbation à un arrangement en vertu duquel tout le charbon expédié pour entreposage au cours de l'été serait transporté au taux des tarifs en cours, avec l'entente que si cette houille était en magasin et non livrée au 1er septembre, les taux exigés seraient revisés sur la base des taux réduits en vertu du jugement concernant les taux dans l'Ouest, en vigueur le 1er septembre.

Une quantité considérable de cette houille était expédiée à crédit. En pareil cas il n'y avait simplement qu'à reviser la note de transport. Lorsque la houille était transportée pour entreposage mais au comptant, il s'ensuivait qu'il fallait faire une remise pour la différence entre le taux antérieur au 1er septembre et le taux exigé après cette date, pourvu, naturellement, que la houille ait été expédiée pour entreposage et fut en magasin à l'époque où le nouveau taux entrait en vigueur.

La *Chinook Company* se plaint maintenant de ce que la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* refuse de se conformer aux arrangements conclus sur l'ordre de la Commission. Il paraît que les charbonnages de la compagnie Chinook se trouvent situées sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. Elle déclare avoir présenté à cette compagnie pour environ $6,000 de réclamations, mais que le *Canadian Northern* refuse de payer sa part des réclamations, soit $243.19.

Voici ce que prétend le *Canadian Northern*:

"La Commission, pas plus que les parties qui se sont présentées devant elle à l'audition, n'étaient sous d'autre impression que l'arrangement conclu pour la remise ne devait s'appliquer qu'à celles des firmes qui avaient conclu une entente pour l'expédition sur la base d'entreposage et la Commission a déclaré ouvertement qu'elle n'avait pas l'intention d'ajouter à la liste des établissements auxquels cet arrangement antérieur s'appliquait.

"Nos fonctionnaires du trafic ont visité les mines de houille situées sur nos lignes en vue de s'assurer si nous serions affectés par l'ordonnance générale rendue par la Commission aux séances et ils sont venus à la conclusion que nous ne souffririons en aucune façon, étant donné que nous n'avons aucun arrangement du genre de celui dont il était question par la Commission et que par conséquent notre compagnie n'avait aucune mesure à prendre relativement à l'ordonnance rendue.

"'Notre service du trafic fait rapport que le *Canadian Northern* n'a jamais conclu d'arrangement avec les expéditeurs de houille sur nos lignes et que nous

n'avions aucun arrangement tel que celui que le chemin de fer Pacifique-Canadien avait en vigueur pour le transport de la houille de mines situées sur ses lignes et s'étendant à la ligne du *Canadian Northern.*

"Nous soutenons que la Commission ne devrait pas, à cause de cette circonstance, ordonner une réduction de nos taux sur la houille expédiée des mines situées sur le chemin de fer Pacifique-Canadien étant donné que cette compagnie n'avait conclu aucun arrangement avec les exploitants de mines établis sur sa propre ligne et faire une disparité entre les mines expédiant de Lethbridge et celles qui expédient des centres d'expéditions du chemin de fer Pacifique-Canadien donnerait lieu à une disparité au préjudice des mines situées sur le *Canadian-Northern* et leur susciterait des difficultés."

L'arrangement conclu était un arrangement autant, et peut-être plus à l'avantage des chemins de fer qu'à celui des compagnies minières. Les chemins de fer avaient un intérêt essentiel à voir à ce que l'on expédiât autant de houille que possible avant le mouvement des récoltes, afin que, dans la mesure du possible, on puisse effectuer tout le matériel roulant au transport des céréales.

La compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* était représentée à la séance et ne s'est assurément pas opposée à l'arrangement.

La première requête était à l'effet de décréter que le tarif pour le transport de la houille entre en vigueur le 1er juillet au lieu du premier septembre, ce que les compagnies représentées n'étaient pas en mesure de faire. Ce point a été bien saisi, car les tarifs étaient considérables et il fallait beaucoup de temps pour les préparer convenablement.

Le seul autre moyen de maintenir le commerce de la houille dans ses conditions originales et appropriées et de faire l'entreposage, était de statuer comme il a été stipulé avec l'approbation de tous les intéressés; en un mot, que la houille vendue comme houille d'été soit soumise au taux d'été ou ancien taux, mais que la houille, peu importe la date de l'expédition, soit soumise au taux d'hiver ou taux nouveau.

Il en est résulté que les marchands de charbon qui s'étaient convenablement approvisionnés de houille pour les besoins de leur commerce n'eurent pas à souffrir de la mise en vigueur du taux réduit plus tôt qu'ils ne l'avaient anticipé, tandis que d'un autre côté tout le monde en a profité.

La prétention du *Canadian-Northern* consiste virtuellement en ce que, la *Chinook Coal Company,* tout en ayant fait des arrangements avec le chemin de fer Pacifique-Canadien sur les lignes indiquées pour l'entreposage du charbon avec une remise au nouveau taux, l'arrangement ne devait s'appliquer qu'aux centres du chemin de fer Pacifique-Canadien d'où provenait la houille. Cependant on a mis l'arrangement en vigueur pour tous les centres de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Le *Canadian-Northern* retire de cet arrangement tout autant d'avantage que le Pacifique-Canadien, en ce sens que ses rails et ses têtes de lignes sont utilisés pour le transport de la houille.

Le *Canadian-Northern* devrait déterminer le solde qu'il doit payer; solde dont le chiffre ne fait l'objet d'aucune discussion. J'ajouterai, pour ce qui est des arrangements conclus par le passé par les chemins de fer avec les expéditeurs pour faciliter le transport que cela ne constitue pas la question primordiale ainsi que l'indique le *Canadian-Northern.* L'intérêt du public exigeait que le trafic du charbon devait en partie se faire avant celui des récoltes. C'est l'arrangement qui a rendu la chose possible.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire Goodeve partagent cet avis.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE HAMILTON DEMANDANT UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER TORONTO, HAMILTON & BUFFALO ET PACIFIQUE-CANADIEN DE CONSTRUIRE UN NOUVEAU PONT PUBLIC SURÉLEVÉ PORTANT LA LIGNE DE LA RUE KING, EN LA CITÉ DE HAMILTON, AU-DESSUS DES VOIES DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER À L'INTERSECTION DE LA RUE KING ET DE L'EMBRANCHEMENT DE TORONTO DU "TORONTO, HAMILTON & BUFFALO.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 13 décembre 1915:

La requête a été entendue à la séance de la Commission tenue à Hamilton; le jugement a été réservé afin de permettre un examen approfondi de la structure actuelle et du district qu'elle dessert.

On apprit à l'audience que le pont en question fut construit par la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* avec l'autorisation du comité des chemins de fer du Conseil privé, accordée par voie d'ordonnance.

La requête sur laquelle l'ordonnance fut rendue demandait l'approbation des plans et profils de ces parties du chemin de fer construites en travers des rues Garth, Main, King et autres rues de Hamilton.

Pour ce qui est de la rue King, l'ordonnance approuve simplement le croisement tel qu'indiqué sur le plan soumis, et autorise la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* à construire le passage.

Le croisement autorisé fait passer le chemin public au-dessus du chemin de fer, sur un pont de fer. L'ordonnance est absolument muette sur la question de l'entretien, de l'extension ou de l'élargissement du pont. Tel qu'approuvé et construit, le pont a une chaussée de 24 pieds, avec 6 pieds de chaque côté pour les trottoirs.

Avant que l'ordonnance n'eût été rendue, le conseil municipal a étudié la question, et les minutes de ses délibérations ont été produites comme preuve que le conseil avait approuvé les plans soumis par la compagnie de chemin de fer pour la construction de ponts traversant sa ligne aux rues Main et King, chaque pont ayant une largeur de 36 pieds, dont 24 pieds pour la chaussée et 6 pieds de chaque côté pour les trottoirs; la compagnie convenait que, si en aucun temps le conseil jugeait nécessaire de faire élargir les ponts pour répondre aux exigences du trafic grandissant et si l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux approuvait cette opinion, elle élargirait les ponts en conséquence à ses propres frais.

Aucun rapport des procédures devant le comité des chemins de fer, qui ont amené l'émission de l'ordonnance, n'a été déposé, mais les parties disent qu'il ne s'y trouve rien au sujet de la prétendue entente mentionnée dans les minutes du conseil, ni des conditions qui y sont rapportées.

L'ordonnance n'est pas rendue du consentement des parties, mais elle paraît avoir été rendue sur un avis de la ville, après deux audiences auxquelles la cité était représentée par un avocat. Elle ne mentionne rien des conditions contenues dans les minutes du conseil municipal, et, apparemment, ces conditions ne furent ni étudiées ni discutées.

La compagnie de chemin de fer déclare qu'aucune entente de la nature de celle qu'on prétend avoir été faite n'a été conclue avec la cité. Bien que la loi admette ceci comme probablement vrai, elle fait remarquer en même temps que feu M. Carscallen, qui était l'avocat de la compagnie de chemin du fer à l'époque de l'adoption de la résolution, était membre du conseil municipal et connaissait parfaitement toute l'affaire.

A mon avis, l'existence d'une entente n'a pas été démontrée, et toute la question de la responsabilité de la compagnie doit être réglée en dehors de toute question de contrat.

La première construction avait été exécutée convenablement, conformément au plan adopté par le comité des chemins de fer du Conseil privé et à la satisfaction de ce

comité. La structure était une structure suffisamment puissante pour répondre à toutes les exigences de la circulation dans le chemin public en 1896.

Les chemins de fer intéressés prétendent que toute leur responsabilité consiste à entretenir le pont tel que construit.

En dehors de toute question de contrat, je suis d'avis que la compagnie de chemin de fer est obligée d'entretenir le pont, non seulement jusqu'au point de le maintenir en état de répondre aux nécessités du roulage ordinaire du chemin public tel qu'on l'estimait raisonnablement en 1896, mais de l'entretenir de façon à le conserver sûr et en bon état pour le roulage ordinaire du chemin public sans limiter ce roulage aux conditions existantes en 1896—c'est-à-dire que l'obligation à l'entretien doit être considérée et interprétée comme se rapportant aux conditions actuelles.

D'autre part, je ne crois pas que l'on puisse demander à la compagnie de construire un pont d'avance pour les nécessités à venir.

La subdivision McKettrick est, au fond, la cause de la requête actuelle. A l'époque de l'audition de la cause, cette subdivision était apparemment en dehors des limites de la cité. Le pont en question est dans les limites de la ville et à environ 2,000 pieds à l'est de la limite occidentale de la cité. La rue King, à l'ouest du pont, s'enfonce dans un ravin avec les caractéristiques d'une route de campagne en lacet, sur une forte déclivité.

Pour obtenir un abord convenable à la subdivision McKettrick et éviter les pentes, on a construit le pont dont il est question dans la preuve. Ce pont est situé à l'est du pont en question et se trouve aussi dans les limites de la ville. On y a accès par la rue King du côté de l'est et sur le pont actuellement à l'étude.

Le pont de McKettrick a été construit au coût de $135,000, dont la cité, d'après la preuve, a payé $25,000, la balance ayant été payée par les particuliers intéressés au développement extérieur de la cité. On a déclaré aussi que des règlements ont été adoptés par la ville obligeant le *Hamilton Street Railway* à faire circuler ses voitures sur le pont.

Il est tout à fait évident que ce pont a été construit pour l'exploitation du chemin de fer urbain et que cette exploitation est nécessaire au développement de la propriété foncière à McKettrick et à l'établissement dans le chemin public de la circulation qui en résulte.

Tel qu'il est actuellement construit, le pont est assez large pour le roulage de la rue King. On met raisonnablement en question cependant, sa force de résistance, par rapport à la charge qu'il doit porter.

Bien qu'un rouleau compresseur de 17 tonnes exige un étalon déraisonnable, d'autre part le temps arrive où il faudra au moins reconstruire les longerons et le tablier du pont. La ville désire que le pont soit entièrement remplacé et qu'il soit reconstruit de façon à permettre le passage des tramways.

Sans doute on ne pourra pas tirer un bon parti du pont de McKettrick à moins de mettre le pont intermédiaire au même étalon, en dépit du fait que le trafic actuel de la rue King et, apparemment, celui d'un avenir immédiat ne demandent pas cela.

Etant donné les circonstances spéciales de cette cause, je suis d'avis qu'une ordonnance doit être rendue en faveur de la construction d'un nouveau pont de la même largeur que le pont de McKettrick, sur un devis permettant le passage d'une double ligne de tramways et de chargements d'une capacité semblable à celle du pont McKettrick.

Dans ces conditions spéciales, la cité devra payer 30 pour 100 du coût, et le chemin de fer 70 pour 100.

Il reste à étudier la réclamation produite par la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* contre la compagnie du Pacifique-Canadien.

Le chemin de fer traversé par le pont de la rue King fait partie de ce qu'on appelle le raccordement de Hamilton. Cette partie du chemin de fer, qui s'étend de la rue Garth au canal Desjardins, a été louée au Pacifique-Canadien par contrat daté du 25 mai 1897, pour une période de cinquante ans.

La *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* soumets ce qui suit:

" Si, dans l'opinion de la Commission, le pont actuel doit être élargi et renforcé, cette compagnie soumet qu'aucune partie du coût de ces travaux ne devrait être portée au compte de cette compagnie, attendu qu'en vertu dudit bail la compagnie du Pacifique-Canadien est responsable de l'entretien de, et consent à entretenir et conserver la propriété cédée et tous les bâtiments, immeubles et dépendances qui s'y rattachent, et à supporter et payer toute dépense encourue en faisant et exécutant tous les actes, réglant toutes questions et autres affaires qui pourraient être requises pour l'entretien et l'exploitation dudit chemin de fer ainsi cédé comme susdit; et à accomplir tous les actes, à remplir toutes les conditions, et à régler toutes les questions et affaires que la compagnie serait tenue d'accomplir, remplir et régler au sujet dudit chemin de fer, auquel dit contrat cette compagnie demande l'autorisation de référer lors de l'audition de la présente requête."

Le " raccordement de Hamilton " est un terme qui, dans les documents, paraît être employé alternativement avec le terme " prolongement de Hamilton ". La voie ainsi décrite fait partie de la tête de ligne de Hamilton, qui commence au point de raccordement avec le Grand-Tronc, près du canal Desjardins, et s'étend jusqu'à l'extrémité orientale du parc de la compagnie Hamilton, sur son embranchement de Welland, et jusqu'à la limite occidentale du parc de la compagnie Hamilton, embranchement de Brantford.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a un droit de passage sur le raccordement de Hamilton; elle a aussi obtenu l'usage et la possession exclusive de cette voie, outre l'usage de la tête de ligne de Hamilton, comme il est stipulé dans ladite convention du 9 juillet 1895 entre les parties et les autres chemins de fer parties au contrat.

Le Pacifique-Canadien paie pour ses droits à la tête de ligne de Hamilton, y compris l'usage exclusif et la possession du raccordement de Hamilton, 4 pour 100 par année sur la moitié du coût total de revient de la tête de ligne à la compagnie Hamilton, et des améliorations qui peuvent être faites de temps à autre avec le consentement du Pacifique-Canadien. En outre la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien entretient elle-même le raccordement de Hamilton et paie à la compagnie Hamilton sa propre proportion du coût de l'exploitation et de l'entretien du reste de la tête de ligne, calculée sur la base du roulage.

La convention loue expressément la raccordement de Hamilton dans les termes suivants: .. ..

Toute la partie de la voie ferrée de la compagnie Hamilton qui s'étend de la jonction de ou près de la rue Garth, en la cité de Hamilton, de là à la jonction avec le Grand-Tronc près du canal Desjardins, et tous les terrains, immeubles et dépendances qui s'y rattachent ou destinés à être utilisés concurremment, y compris, entre autres ceux énumérés dans le tableau ci-annexé; et aussi les droits, privilèges et franchises de la compagnie Hamilton se rapportant à cette voie.

Le pont n'est pas mentionné dans le tableau que l'on dit contenir simplement une description des terrains sur lesquels sont posées les voies ferrées mentionnées dans le bail.

Les conventions sur lesquelles s'appuie la compagnie Hamilton sont les suivantes:

Et le Pacifique-Canadien convient en outre avec la compagnie Hamilton, ses successeurs et ayants droit que, durant ladite période, le Pacifique-Canadien gardera en entretiendra en bon état ladite propriété cédée et tous les bâtiments, immeubles et dépendances s'y rattachant, et paiera toutes les taxes, cotisations,

et tous les impôts concernant cette propriété qui pourront être exigibles en vertu de la loi, que ces impôts soient prélevés par l'autorité fédérale, provinciale ou fédérale.

Le Pacifique-Canadien supportera et paiera tous les frais encourus dans l'exécution et l'accomplissement de chacun de ces actes, le règlement de toutes ces questions et affaires qui sont maintenant ou peuvent être à l'avenir nécessaire à l'entretien et à l'exploitation dudit chemin de fer ainsi cédé comme susdit, au cours de ladite période, conformément aux lois du Dominion du Canada, et protégera la compagnie Hamilton et l'indemnisera de toute perte, de tout dommage et de toute réclamation qui peuvent survenir en raison de l'exploitation dudit chemin de fer en vertu du présent bail; et (autant que la chose se peut légalement) il exécutera et accomplira tous les actes, toutes les conditions, réglera toutes les questions et affaires que la compagnie Hamilton est tenue par sa charte d'exécuter et d'accomplir relativement au dit chemin de fer et au gouvernement du Canada.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien prétend que la construction de nouveaux passages ou l'élargissement des ponts ne sont en aucun sens des affaires d'entretien, mais sont des améliorations, et elle fait remarquer que le paiement des améliorations est spécifiquement couvert par la convention sur la base de la division des charges d'intérêt sur le coût entre les parties; les améliorations faites pendant la durée de la convention, avec le consentement du Pacifique-Canadien, doivent être traitées de la même manière que la construction initiale.

Le Pacifique-Canadien prétend en outre que la construction de ponts traversant la voie ou leur reconstruction ne peut être regardée comme une opération requise pour l'entretien ou l'exploitation du chemin de fer comme tel, mais est nécessaire aux frais du chemin public.

Bien que le bail soit un affermage de cette partie de la voie de la compagnie Hamilton dite "raccordement de Hamilton", l'interprétation large que la loi donne au mot "chemin de fer" comprend le point en question dans les structures que la compagnie est autorisée à construire.

La compagnie Hamilton se repose sur la décision *G.T.R. vs C.P.R.*, 15 *C.R.C.*, page 433 (cause Myrtle) comme étant une autorité qui s'applique dans le cas présent, et qui impose au Pacifique-Canadien, en vertu de sa convention, l'obligation d'entretenir le pont de la rue King, de le reconstruire comme et quand les conditions du roulage l'exigeront.

Les deux causes ne sont pas tout à fait identiques. Il est vrai que la même question se présente au sujet de la vraie signification à attribuer à la convention relative à l'entretien; la portée et la nature de cette obligation dans la cause Myrtle devait s'interpréter en fonction du surcroît de responsabilité découlant du fait que les croisements devaient être entretenus de façon à ne nuire en rien aux biens meubles et immeubles de la compagnie Midland—cette disposition imposant l'entretien d'un pont qui permettrait le passage en toute sûreté du trafic qui peu se présenter sur le Midland, suivant les circonstances.

Naturellement, le présent bail doit être interprété dans son ensemble. Il ne faut pas supposer que la partie de la convention qui concerne l'entretien doit faire méconnaître les dispositions qui concernent les améliorations.

Bien que, entre la compagnie et la municipalité, l'obligation à l'entretien impose un entretien suffisant et tel que requis par les circonstances pour les fins de la circulation publique sur le pont, on peut attribuer une signification différente à la même obligation existant entre chemins de fer et créée, comme c'est le cas présentement, par un document qui, tout en admettant l'entretien d'une part, règle par ailleurs le cas des améliorations.

La Commission, cependant, ne décidera pas la question, à moins d'y être invitée par les deux chemins de fer, parce que le bail pourvoit à un arbitrage entre les parties

en cas de différend et qu'une décision de ce genre n'est pas nécessaire pour les fins de la présente requête.

Le chemin de fer aux obligations duquel on donne maintenant suite est la *Hamilton Company,* qui est en même temps propriétaire de la ligne. La juridiction de la Commission sur cette compagnie est pleine et entière et ne se trouve pas annulée par le bail subséquent.

L'ordonnance portera donc que le travail sera fait par la *Hamilton Company* et que les 70 pour 100 à mettre à la charge des chemins de fer seront payés par cette compagnie. La décision de la Commission est sans préjudice aux droits de la *Hamilton Company* dans toute procédure qu'elle pourra instituer ou qu'elle désire instituer contre la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu de son bail ou autrement.

M. le commissaire McLean approuve le jugement.

DANS L'AFFAIRE DE LA COMMUNAUTÉ DES TAUX ET DES AVIS D'ADHÉSION.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 14 décembre 1915:

Le chef du trafic rapporte que les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique ont déposé devant la Commission une révocation des adhésions respectives de ces compagnies de chemins de fer qui avaient été transmises à la Commission et dont l'effet devait agir conjointement dans la détermination de tarifs communs publiés par les lignes du *Canadian-Northern Railway* (de West-Fort, Ont., et à l'est de cet endroit) et les lignes (de Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de cette localité.)

La *Canadian-Northern Railway Company* a usé de représailles en révoquant son adhésion aux tarifs communs publiés par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien ou Grand-Tronc-Pacifique.

Les notifications diffèrent dans la forme. Le Grand-Tronc-Pacifique révoque expressément l'adhésion produite et déclare que les futures adhésions en faveur du *Canadian-Northern Railway* seront contenues dans des avis d'adhésion spéciaux. Le Pacifique-Canadien annule simplement son adhésion et ne dit rien de l'attitude qu'il entend prendre au sujet des adhésions futures.

Les tarifs communs sont obligatoires en vertu de la loi; et, bien que tous les chemins de fer intéressés semblent au moins s'accorder dans un effort pour s'en débarrasser, attendu que tous produisent des révocations de leurs adhésions, la loi ne les impose pas pour l'avantage des compagnies de chemins de fer, mais pour l'avantage du mouvement général du fret et pour en alléger le coût au public.

On ne peut permettre aux compagnies de détruire le système des taux communs simplement parce qu'elles le désirent.

D'après la loi, telle que je la comprends, du moins—aucun tarif commun ne peut être méconnu par les compagnies tant qu'il n'a pas été suspendu ou désapprouvé par la Commission.

Il peut bien se faire que la Commission ne s'inquiète pas immédiatement de la proposition du Grand-Tronc-Pacifique à l'effet que les adhésions aux tarifs communs seront exprimées à l'avenir par la concordance du tarif individuel au lieu d'être exprimées par la formule générale que les compagnies déposent; mais la Commission s'occupe de voir à ce que les adhésions ne soient pas révoquées en ce qui concerne les taux communs en vigueur par suite d'adhésions données dans le passé.

Ainsi, pour donner son plein effet à la révocation des adhésions déjà mentionnée, le Pacifique-Canadien a produit en outre les suppléments 9 C. R. C. n° E-2841; 29 C. R. C. n° E-2843; 2 C. R. C. n° E-2894; 3 C. R. C. n° E-2895; 1 C. R. C. n° E-2896; 1 C. R. C. n° E-3079; et d'autres tarifs spécifiés dans ces suppléments.

Les tarifs ci-dessus annulent directement les tarifs communs, tels qu'énoncés dans les présentes.

Les avis de révocation donnés par les différentes compagnies et les suppléments émis aux tarifs énumérés ci-dessus par le Pacifique-Canadien, sont tous annulés et désapprouvés. Si les compagnies désirent se libérer en particulier d'un taux commun maintenant en vigueur, le seul moyen possible d'obtenir cette libération est d'observer les dispositions de la loi, et pour ce qui concerne la Commission, de faire une preuve justifiant l'extension de cette libération.

REQUÊTE DEMANDANT UN CHEF DE GARE À LA STATION DE COLEVILLE, SASK., SUR LE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 24 décembre 1915:

Par une lettre datée du 23 novembre 1915, la *Oakdale Grain Growers Association*, de Coleville, Sask., a demandé la nomination d'un chef de gare permanent à la station.

La réponse de la compagnie de chemin de fer à cette requête établit que pour l'année finissant en octobre 1915, les recettes à Coleville ont été comme suit:—

Sur marchandises reçues..	$ 4,935 00
Sur marchandises expédiées..	1,008 00
Sur grain expédié..	11,083 00
Voyageurs..	248 00
Messageries..	302 50

La compagnie prétend que, comme les recettes de toute provenance, sauf celles du grain, n'ont été que de $6,493.50, un agent n'est pas requis en vertu des dispositions de l'ordonnance générale n° 54.

D'après la prétention de la compagnie de chemin de fer, les recettes provenant de l'expédition du grain ne doivent pas entrer en ligne de compte pour justifier une ordonnance exigeant la nomination d'un chef de gare.

En ce qui concerne l'ordonnance générale mentionnée par la compagnie et datée du 6 janvier 1910, les paragraphes 4 et 5 se lisent comme suit:

> "4. Qu'à toutes les stations ou à tous les endroits d'expédition sur lesdites lignes de chemins de fer, où les recettes totales de la compagnie pour le trafic des marchandises et des voyageurs, arrivages et départs compris, pendant les trois dernières années financières, s'élèvent à $15,000 au moins, dont $2,000 doivent représenter le trafic d'arrivée, lesdites compagnies de chemins de fer devront construire et équiper sans retard des gares convenables, non inférieures aux plans et devis réglementaires annexés, n° 2; elles devront aussi nommer immédiatement et maintenir en fonctions un chef de gare permanent à cette station ou à ces stations.
>
> "5. Qu'à tous les endroits non pourvus de chefs de gares, où le trafic de la compagnie consiste uniquement ou principalement en expéditions de grain et où ce trafic s'élève à 50,000 boisseaux au moins pour l'année précédente, des agents seront nommés provisoirement pour l'expédition du grain et seront maintenus en exercice durant la saison d'expédition, c'est-à-dire du 15 septembre au 31 décembre de chaque année."

La compagnie de chemin de fer est dans l'erreur en concluant que l'effet du paragraphe 5, stipulant la nomination d'agents provisoires aux endroits non pourvus de chefs de gare, vient en conflit avec les dispositions du paragraphe 4, étant données les circonstances de la présente cause.

Bien qu'il soit vrai, pour une grande partie du trafic de Coleville, qu'un agent des grains puisse convenablement voir à ce trafic, il n'en demeure pas moins que les autres recettes à cet endroit représentent 35 pour 100 de l'ensemble. Il est donc certain que tout le commerce ne se réduit pas au transport des grains.

L'expression "principalement" ne doit pas être interprétée comme voulant dire que, dans les cas où le mouvement des grains est le principal trafic ou même constitue plus de 50 pour 100 de la recette totale, l'article 4 ne doit pas s'appliquer. Ce mot est employé simplement à cause de l'inélasticité du mot "uniquement"—employé à tort, peut-être. Il faut nécessairement un chiffre d'affaires appréciable en dehors du transport du grain.

Il faut aussi se rappeler qu'il est contraire à l'intérêt public de placer tout le grain sur le marché à la même époque, chose qui arrive le plus ordinairement quand l'agent est congédié à la fin de décembre.

En dehors du grain, comme je l'ai dit, les recettes constituent une proportion considérable de l'ensemble, du total, et une ordonnance est rendue exigeant la nomination d'un chef de gare, tel que demandé.

M. le commissaire McLean : Je conviens qu'on devrait nommer un chef de gare, tel que demandé.

L'EMPLACEMENT DU GRAND-TRONC À JUNCTION-CUT, HAMILTON, ONT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 28 décembre 1915 :

En vertu de l'ordonnance de la Commission n° 14052, la compagnie requérante (la *South-Ontario-Pacific Railway Company*) a obtenu l'autorisation de prendre possession, d'utiliser et occuper les terrains y décrits. L'ordonnance n° 14270, rendue subséquemment, a amendé les descriptions de la propriété en question.

La compagnie requérante désire maintenant payer au Grand-Tronc la valeur des terrains et obtenir le titre de pleine propriété. D'autre part, le Grand-Tronc prétend qu'on devrait lui payer une somme annuelle comme indemnité; cette somme devant être déterminée du consentement des parties ou par voie d'arbitrage à certaines époques fixes.

Le langage de l'article 176, en ce qui concerne les terrains non actuellement utilisés par les chemins de fer, est significative et peut se comparer à l'article définissant la propriété dont la compagnie peut s'emparer bien qu'elle appartienne à des particuliers.

L'article 176 se lit comme suit :

> "1. La compagnie peut prendre possession de tous terrains appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, les utiliser et occuper, et se servir et jouir de l'emplacement de voie, de la voie, des installations de tête de ligne, gares ou terrains de gares de toute autre compagnie de chemin de fer, en totalité ou en partie, et avoir et exercer plein droit et pouvoir de faire circuler ses trains sur toute ou sur toutes les parties du chemin de fer de toute autre compagnie, sauf toujours l'approbation préalable de la Commission et de toute ordonnance et instruction que peut rendre ou donner la Commission au sujet de l'exercice, de la jouissance et de la restriction de ces pouvoirs ou privilèges.
>
> "2. Cette approbation peut être donnée sur requête faite et avis signifié, et, après audition, la Commission peut rendre toute ordonnance, donner toutes instructions et imposer toutes conditions ou obligations à l'une ou l'autre partie qu'il lui paraît juste ou opportun eu égard à l'intérêt public ou autres intérêts légitimes.
>
> "3. Si les parties ne peuvent s'entendre sur l'indemnité, la Commission peut, par ordonnance, déterminer le montant de l'indemnité à payer en considération des pouvoirs et privilèges ainsi accordés. 3 Edouard VII, chapitre 58, article 137; 6 Edouard VII, chapitre 42, article 8."

L'article est assez large pour autoriser la Commission à exercer sa discrétion et à permettre à une compagnie de prendre et acquérir un droit absolu sur des terrains appartenant à une autre et qui ne sont utilisés par aucun chemin de fer.

Les mots " prendre possession de " et " occuper " ne s'appliquent pas aux facilités existantes des chemins de fer. " Prendre possession de " me paraît impliquer l'obtention d'un titre de propriété, et " occuper ", l'application de ce droit de possession réelle.

En droit, " possession " ne signifie pas tout à fait la possession réelle de biens-fonds, mais plutôt le droit actuel à cette possession ou à la jouissance de ces biens-fonds, en tant que ce droit se distingue des droits de " réversion ", de " retour ", d'" attente ", tandis que " occuper " est le verbe corrélatif d'" occupation " et dénote communément la possession physique.

Toutefois le paragraphe autorise, d'un côté, l'acquisition d'un droit absolu et de l'autre, un simple droit de servitude pour usage et jouissance.

Il en résulte donc que, pour ce qui est des terrains appartenant à un autre compagnie de chemin de fer et qui n'ont pas encore été utilisés comme tels, la compagnie requérante peut en obtenir la propriété absolue, tandis qu'elle ne peut obtenir que l'usage et la jouissance d'une propriété actuellement utilisée par une autre compagnie de chemin de fer, et cela subordonnément aux droits existants et à l'utilisation actuelle et potentielle de la propriété par le chemin de fer plus ancien.

Dans le cas présent, la propriété en question n'avait aucunement été utilisée pour le chemin de fer Grand-Tronc. Elle paraît cependant avoir été achetée pour faire partie de l'emplacement de ce chemin de fer, et elle en fait partie en effet. Il est raisonnable aussi de conclure qu'à un moment donné le Grand-Tronc peut avoir à l'utiliser pour les fins de sa voie ferrée.

La Commission peut exercer sa discrétion dans l'application des dispositions de l'article. La conclusion à laquelle j'en suis arrivé est que, en fixant les droits à prendre, et les conditions et compensations à établir en vertu de l'article, je dois traiter comme les terrains d'un particulier les terrains qui non seulement ne sont pas d'une utilité immédiate pour le chemin de fer, mais, au jugement de la Commission, ne seront raisonnablement et probablement pas requis par le chemin de fer plus ancien pour les fins de ses voies, et je dois conférer à la compagnie requérante des droits absolus sur ces terrains; mais pour les terrains de chemins de fer qu'on prévoit raisonnablement devoir être requis dans l'avenir pour les voies de la plus ancienne compagnie, le droit de possession doit rester à cette dernière, et la compagnie requérante devra lui payer une compensation pour l'usage et la jouissance de sa propriété.

L'article est tout à fait à l'avantage de la plus jeune compagnie. La propriété de la plus ancienne ligne est enlevée à cette dernière à l'instance d'une concurrente, et il n'est que juste de respecter les désirs de la plus ancienne compagnie au sujet de la propriété dont elle peut avoir besoin pour ses voies. Comme la Compagnie du Grand-Tronc désire conserver son titre, la Commission fixera, si les parties ne s'accordent pas, l'indemnité que la Compagnie du Pacifique-Canadien devra payer pour l'usage et la jouissance de la propriété en question; le chiffre à déterminer sera une somme payable annuellement, et l'une ou l'autre partie aura droit d'en demander la revision à l'expiration de douze années après l'entrée de la compagnie requérante; l'indemnité sera revisée à la fin de chaque période de douze années. M. le sous-commissaire en chef Scott approuve le jugement.

REQUÊTE DE LA CANADIAN-NORTHERN ONTARIO RAILWAY COMPANY EN VERTU DE L'ARTICLE 258, DEMANDANT L'APPROBATION DU NOUVEL EMPLACEMENT PROJETÉ DE LA GARE DE NAPANEE, ONTARIO.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 28 décembre 1915:

Une requête de la *Canadian-Northern Railway Company* demande l'approbation d'une nouvelle gare et d'un nouvel emplacement de gare à Napanee, Ont. La gare actuelle est située sur la ligne du *Bay of Quinte Railway,* à un endroit adjacent à la rue Centre. A cause de l'emplacement de la gare, il est nécessaire d'opérer un mouve-

ment de recul pour desservir la ville. Ce mouvement est dangereux sans être satisfaisant. La *Canadian-Northern Railway Company* désire maintenant déplacer sa gare pour la mettre sur sa ligne principale de Toronto à Ottawa.

La compagnie de chemin de fer a fait une requête en première instance le 29 juin 1914. La municipalité n'a soulevé aucune objection contre l'emplacement proposé alors; mais on n'a pas jugé satisfaisant le type de construction adopté et les commodités offertes ont été considérées comme insuffisantes.

La compagnie de chemin de fer a consenti à laisser les choses en l'état jusqu'au 27 octobre, alors qu'elle a soumis une requête modifiée. Dans cette requête, on a fait remarquer que la première intention avait été de transporter la gare actuelle à un endroit situé à environ 350 pieds au sud du passage du Grand-Tronc, mais que le chef d'exploitation de la Commission n'était pas en faveur du tracé projeté ou de la disposition des voies à cause de sa proximité du losange du Grand-Tronc.

Il appert maintenant que la municipalité n'est pas opposée au modèle de la station; c'est la question de l'emplacement qui est en cause. Quand la Commission lui a demandé de définir son attitude, la municipalité a demandé une enquête sur les lieux, prétendant que l'emplacement projeté n'était pas commode.

La municipalité a aussi envoyé une résolution du conseil déclarant que l'on désirait une gare commune (union) pour les compagnies du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern,* au ou près du losange actuel.

Dans sa réponse, la *Canadian-Northern Railway Company* a déclaré qu'elle préférait une gare distincte. La Compagnie du Grand-Tronc a affirmé que sa gare et ses facilités actuelles sont dans un état satisfaisant; que son emplacement actuel est plus commode pour les habitants de Napanee que ne le serait une gare sur le site projeté, et elle a pris l'attitude que, en raison de cet état de choses, on ne devrait pas lui demander d'effectuer un changement qui l'amènerait à entrer en relations financières avec la *Canadian-Northern Railway Company.*

Le service d'exploitation de la Commission a fait une enquête sur cette question et son avis est favorable à l'emplacement proposé par le *Canadian-Northern.*

La distance du centre des affaires de la ville à la gare du Grand-Tronc est de 2,376 pieds; au site projeté de la gare du *Canadian-Northern,* elle est de 4,851 pieds; de la gare du Grand-Tronc a usite projeté de celle du *Canadian-Northern,* elle est de 3,282 pieds; et du croisement des chemins de fer au site projeté de la gare du *Canadian-Northern,* il y a 733 pieds. Du centre d'affaires au croisement des chemins de fer, à ou près de l'endroit où la ville demande une gare commune, il y a une distance de 3,666 pieds; c'est-à-dire, une distance approximative d'un quart de mille comparée à celle du site projeté du *Canadian-Northern.*

Une gare centrale telle que proposée ne serait pas satisfaisante au point de vue de l'exploitation. L'endroit actuel, près de la rue Centre, n'est pas satisfaisant parce que le mouvement nuit au trafic de la voie principale. Le croisement du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern* n'est pas enclenché. Ce n'est qu'une question de temps d'ici à ce que, par suite du développement du trafic, un enclenchement protecteur devienne nécessaire. Quand cet enclenchement sera établi, s'il y avait une gare au losange, la situation deviendrait bizarre. Par exemple, s'il y avait un raccordement rapide entre le Grand-Tronc et le *Canadian-Northern,* un train du Grand-Tronc venant de l'est serait obligé de faire descendre ses voyageurs et son bagage au quai et alors de se rendre à l'ouest de la partie enclenchée. Le train du *Canadian-Northern* venant vers l'est s'avancerait alors et laisserait ses voyageurs et son bagage pour le Grand-Tronc sur le quai pour prendre les voyageurs et le bagage laissés par lui à cet endroit par le Grand-Tronc; puis le *Canadian-Northern* sortirait de la partie enclenchée pour continuer sa route vers l'est; et le Grand-Tronc serait obligé de reculer de nouveau pour aller prendre les marchandises déposées pour lui sur le quai. La situation serait la même dans le cas d'un raccordement direct si les mouvements étaient renversés.

La Commission a dû reconnaître l'existence de ces difficultés à des jonctions moins importantes. Mais dans une ville de l'importance de Napanee, les difficultés seraient bien plus grandes.

Partout où il est possible d'avoir une gare commune, c'est préférable au point de vue général. C'est plus commode pour les voyageurs et cela aide à diminuer l'étendue occupée par les voies de chemins de fer dans une municipalité; mais on doit aussi reconnaître que la Commission n'a pas le pouvoir, en vertu de la loi des chemins de fer, de forcer les compagnies de chemins de fer, à s'unir pour établir des gares communes.

L'endroit projeté, comme le chef du service d'exploitation de la Commission l'a fait remarquer, est considéré comme plus satisfaisant que le premier endroit proposé, plus près du losange. L'endroit maintenant proposé par le *Canadian Northern* est costigu au chemin public qui mène à Belleville et qui donne un facile accès à la ville. Ce chemin se relie à la rue Ouest au coin de la rue Bridge. Cet endroit est à deux rues de l'endroit indiqué sur le plan comme le centre commercial de la ville. Il incombe à la compagnie de chemin de fer de donner un accès satisfaisant du chemin public à la gare.

L'endroit tel que proposé peut être approuvé.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 29 décembre 1915:

Je suis d'avis ainsi que le commissaire McLean, que nous pouvons approuver la construction d'une gare à l'endroit mentionné dans la demande du *Canadian Northern.*

La gare actuelle du Grand-Tronc est apparemment suffisante pour les fins de ce chemin. Faire transporter le Grand-Tronc au point de jonction des deux chemins de fer où l'on propose la construction d'une gare commune, ce serait, en ce qui concerne le Grand-Tronc, placer sa gare à un endroit qui l'éloignerait encore de 990 pieds du centre de la ville et exigerait une dépense relativement considérable sans qu'il en résulte d'avantage pour la compagnie de chemin de fer.

REQUÊTE DEMANDANT UNE ORDONNANCE POUR OBLIGER LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN À CONSTRUIRE UN QUAI DE CHARGEMENT À NAVARRE-SIDING, ALB.

Jugement de M. le commissaire McLean, 30 décembre 1915:

De Wetaskiwin, Alta, John Ratvik a envoyé une requête, en date du 12 mars 1915, disant qu'une voie de garage avait été construite à Navarre-Siding, et qu'on désirait avoir un quai de chargement à cet endroit. Il déclarait qu'on chargeait des produits de diverses sortes à cette voie de garage et qu'un quai de chargement était devenu nécessaire.

Nous avons réservé cette question pour une séance à Edmonton et il en a aussi été question à Calgary. A la séance d'Edmonton, M. Ratvik était présent. Il s'est élevé une difficulté au sujet du prix auquel pourrait s'acheter le terrain requis pour le prolongement de la voie de garage, l'érection d'un quai de chargement et le réserve d'un espace suffisant pour la circulation des voitures près du quai de chargement.

M. J. J. McHugh, qui a comparu à Calgary, est le propriétaire du terrain contigu à la voie de garage et il a donné un chiffre que la compagnie de chemin de fer a trouvé excessif. M. McHugh a déclaré que le prix était convenable, étant donnée la valeur du terrain pour la culture.

Le terrain de M. McHugh est sur le quart N.-O. de la section 22. Le terrain de M. Ratvik touche à l'emprise du côté nord et du côté sud; il est sur le quart S.-O. de la section 22. La compagnie de chemin de fer possède ici un terrain sur lequel elle pourrait construire ses commodités.

Après l'audience, nous avons reçu une requête écrite de John Vassberg, de Wetaskiwin, signée par quelque 49 requérants. Cette requête déclarait que les requérants

étaient des cultivateurs et des contribuables demeurant près du quart sud-ouest de la section 22. Ils demandaient que la voie de garage et le quai de chargement soient placés dans le quart de section en question. Ils déclaraient qu'au cours de la présente saison quelque 40 wagons de produits agricoles avaient été expédiés de cet endroit et que si l'on leur accordait l'avantage qu'ils demandaient ils en expédieraient le double.

La voie de garage comme elle est à l'heure actuelle est voisine d'une réserve de chemin qui va de l'est à l'ouest. Cette réserve de chemin n'était pas ouverte lors de l'audition de Calgary. On en a parlé et M. McHugh a déclaré que si la municipalité promettait de faire un bon chemin, à l'automne de la présente année, cela créerait une situation différente. Sur cette entente, nous avons permis que la voie de garage actuelle demeure jusqu'à ce que la municipalité fasse connaître son intention d'ouvrir la réserve du chemin allant de l'est à l'ouest cette année.

La question est restée en suspens en attendant de nouvelles négociations. On avise maintenant la Commission qu'on ne peut pas s'entendre avec M. McHugh au sujet des nouveaux terrains. Que cela soit vrai ou non, la chose importe peu à la Commission, laquelle n'a pas à s'occuper du prix demandé ou payé pour les terrains, mais de la question des commodités.

La municipalité n'a pas ouvert la réserve du chemin de l'est à l'ouest dont on parlait. C'était une condition de la continuation de la voie de garage dans le quart nord-ouest de la section 22. La compagnie de chemin de fer demande maintenant l'approbation de la voie de garage et du quai à charger le grain dans la quart sud-ouest de la section 22, à côté de la réserve du chemin nord et sud.

Le service d'exploitation de la Commission a examiné la question et déclare que l'endroit est satisfaisant.

D'après le dossier, il appert que l'endroit proposé donnera satisfaction à la majorité des intéressés et l'approbation peut être donnée.

Le commissaire en chef Drayton abonde en ce sens.

PLAINTE DE LA SPANISH RIVER PULP AND PAPER MILLS, LTD., DU SAULT-SAINTE-MARIE, ONT., AU SUJET DU REFUS PAR LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE DE RÉGLER UNE RÉCLAMATION POUR REMBOURSEMENT SUR DES CONSIGNATIONS DE MACHINES, DE CERTAINS ENDROITS DU MASSACHUSETTS, E.-U., A., À ESPANOLA, ONT.

PLAINTE DE LA SPANISH RIVER PULP AND PAPER MILLS, LTD., DU SAULT-SAINTE-MARIE, ONT., AU SUJET DU REFUS PAR LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN DE RÉGLER UNE RÉCLAMATION POUR REMBOURSEMENT SUR DES CONSIGNATIONS DE MACHINES ENTRE ANSONIA, CONN. ET ESPANOLA, ONT.

Jugement de M. le commissaire McLean, 31 décembre 1915:

On se plaint de ce que sur certaines consignations de machines d'Ansonia, Conn., Holyoke, Worcester et Lawrence, Massachusetts, à Espanola, Ontario, la compagnie ait exigé un taux de 33 sous, tandis que le taux de 25 sous à partir des endroits de départ jusqu'au Sault-Sainte-Marie, Mich., devrait s'appliquer, comme taux maximum, vu qu'Espanola est un point intermédiaire entre ces endroits et le Sault-Sainte-Marie et même est à 135 milles moins loin.

Les prétendus excédents de taux s'élèvent à $333.84. Les consignations en question ont été transportées en 1913.

On ne discute pas la raisonnabilité du taux. Il ne s'agit que de l'interprétation du tarif.

On n'est pas d'accord quant à savoir si les tarifs s'appliquent au genre de machines dans lequel le requérant est intéressé.

Les tarifs concernés portent cette note qu'en vertu du règlement 77 de la circulaire tarifaire n° 18a de la commission du commerce entre états, ils ne s'appliquent

pas à partir de, ni allant vers, tous les endroits intermédiaires. Dans la correspondance soumise par le requérant, il appert que la compagnie de chemin de fer a fait remarquer que comme les tarifs étaient sujets à la juridiction de la commission du commerce entre états, la compagnie de chemin de fer n'avait pas d'autorité pour appliquer le taux en question à un point intermédiaire au Canada. Au sujet de cette allégation, il faut remarquer que le règlement 318 de la conférence de la C.C.E. décrète ce qui suit:

> "Le quatrième article ne s'applique pas lorsque l'endroit le plus éloigné et l'endroit intermédiaire sont dans un pays étrangers; ni lorsque l'endroit d'origine et l'endroit de destination sont tous deux dans les Etats-Unis et que l'endroit intermédiaire est dans un pays étranger."

A l'audience, l'avocat de la compagnie de chemin de fer a admis que si la pulperie se servait de la sorte de machines comprise dans le taux de 25 sous, la clause concernant les transports à long et à court trajet s'appliquerait, et le taux de 25 sous serait le maximum. (Notes de l'audience, vol. 240, p. 7360.)

Tel qu'indiqué, les expéditions ont été faites au cours de 1913. Les tarifs auxquels ce mouvement était assujettis étaient le tarif C. P. D., Commission des chemins de fer du Canada, G. M., 86, en vigueur le 1er août 1911 et le tarif G. M., 108, en vigueur le 1er février 1913.

Ces deux tarifs contenaient un item, n° 132, à taux de faveur, sous l'entête suivante: "Sur les denrées ci-dessous indiquées, par chargements de wagons au Sault-Sainte-Marie, Michigan." Bien que les articles énumérés sous cette rubrique soient en apparence ceux dont on se sert pour le tannage, l'en-tête ne contient aucune restriction de cette nature. L'item "Machines" se trouve sous cette rubrique mais il n'y est pas question de restriction.

Au tarif en vigueur depuis mars 1915, on voit l'item "Fournitures pour tanneries".

On ne doit pas interpréter les tarifs selon leur esprit. On doit en suivre la lettre. *Nelson* vs *Bell Telephone Co.*, dossier 13219.

Lors du transport des machines, les tarifs ne resteignaient point le taux de 25 pour 100 aux machines de tanneries. Par conséquent, ce taux pouvait s'appliquer à d'autres genres de machines. De cette manière la question du transport se trouve à concorder avec l'admission de la compagnie de chemin de fer quant à l'application de la clause du trafic a longue distance et à courte distance. La modification à la base de 25 pour 100 devrait être faite.

Le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Nantel et M. le commissaire Goodeve abondent dans le même sens.

DEMANDE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN POUR L'APPROBATION DE L'EMPLACEMENT REVISÉ D'UNE GARE À WATERFORD, ONT., SUR LE CHEMIN DE FER "LAKE ERIE AND NORTHERN".

Jugement de M. le commissaire McLEAN, 31 décembre 1915:

Demande a été faite par la *Lake Erie and Northern Railway Company* pour l'approbation de l'emplacement de sa gare à Waterford, Ont., contigu à la rue Mechanic. Le 23 juillet 1915 une ordonnance a été rendue approuvant cet emplacement. La question avait été signalée d'une manière particulière au greffier du village de Waterford et du township de Townsend en vue de connaître l'opinion de ces municipalités à ce sujet. Le greffier des municipalités en question avisa la Commission que la question leur avait été soumise et qu'on n'en était venu à aucune décision.

Le 20 septembre 1913, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien demandait l'approbation d'un emplacement revisé pour la gare. Le nouvel emplacement en

question se trouve situé au mille 36·75, au sud de l'étang de Waterford. On peut s'y rendre en passant par la rue Nichol.

La compagnie de chemin de fer a produit des plans attestant que ce nouvel emplacement avait l'approbation du greffier et du reeve.

M. G. B. Hellerman, président de la *Waterford Fruit and Vegetable Growers' Association,* a protesté et s'est opposé à l'emplacement ainsi que projeté et a appuyé le premier tracé.

L'affaire fut donc fixée pour audition. A cette audition, M. Hellerman admit que le nouvel emplacement serait avantageux pour un plus grand nombre de personnes dans le centre de Waterford. Toutefois, il souleva la question de facilités pour les gens de la région environnante, et à ce propos, s'est exprimé comme suit:

> "Mais lorsque vous tenez compte de la campagne environnante, à l'ouest et à l'est et quelque peu au sud de Waterford, le premier emplacement leur serait tout aussi avantageux sinon plus."

Aucune représentation nous est parvenue de la part des gens habitant la campagne environnante, mais il paraîtrait, au dire de M. Hellerman, que les avantages seraient à peu près les mêmes.

On a donné avis au greffier des municipalités de l'audition, mais il n'y a pas assisté. On lui a écrit, lui demandant de faire les représentations qu'il jugerait à propos à ce sujet; il a répondu qu'ils ne feraient rien de plus, mais qu'ils laissaient l'affaire à la discrétion de la Commission.

L'inspecteur de la Commission, dans son rapport, dit que l'emplacement au mille 36·75 est le plus approprié et qu'il serait avantageux pour un plus grand nombre, et qu'il se trouve près d'un demi-mille plus rapproché de la partie centrale des affaires du village que le premier emplacement.

L'emplacement recommandé peut être approuvé, à condition que la compagnie de chemin de fer construise un chemin sûr pour se rendre à la gare ainsi qu'une clôture solide pour empêcher les voitures et les piétons de tomber dans le ravin qui longe la route. Les travaux ainsi ordonnés seront examinés et s'il y a lieu, il y aura d'autres directions.

Le commissaire en chef Drayton est du même avis.

CROISEMENT DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DANS LE COMTÉ DE PONTIAC.

Jugement du commissaire en chef adjoint NANTEL, 29 décembre 1915:

Il s'agit d'une demande à l'effet de prolonger un chemin public au delà de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Ce chemin n'a été ouvert que le 8 septembre 1909, longtemps après le tracé du chemin de fer Pacifique-Canadien, comme l'indique le procès-verbal produit par la municipalité.

Je vois que l'ingénieur parle d'une réserve de chemin qui existe à cet endroit.

Dans la province de Québec, on n'a pas ce que l'on désigne sous le nom de réserves de chemin, c'est-à-dire, de chemins véritablement délimités à quelque endroit particulier soit d'après des plans authentiques ou d'une autre manière.

Les seules réserves de chemin sont celles que cède le gouvernement lorsqu'il vend un lot et qu'il y ajoute une réserve, généralement de 5 pour 100, pour les chemins qu'ouvre l'autorité compétente.

Dans Québec les chemins sont ouverts en vertu:

1. De l'annulation d'un règlement émanant d'une municipalité.
2. Par le lieutenant-gouverneur en conseil, sous l'autorité de l'article 2052, S.R.Q., 1909.

3. Par donation et prescription. Rien, dans cette requête, n'établit que le chemin en question a été ouvert avant le chemin de fer sous l'autorité de l'une quelconque de ces dispositions et pour cette raison le croisement peut être autorisé aux frais de la municipalité.

Le commissaire en chef Drayton:

Je suis d'accord avec la décision du commissaire en chef adjoint. La preuve n'établit en rien qu'une disposition relative à une réserve de chemin s'applique (ou si elle est applicable, elle est prescrite) à l'emplacement de la voie du chemin de fer. Le croisement du chemin de fer est postérieur au chemin de fer et on doit s'en tenir à la règle ordinaire pour les frais.

M. le commissaire McLean:

Je suis du même avis, vu qu'il n'a pas été démontré que cela tombe sous le coup de la réserve de 5 pour 100.

Le commissaire en chef adjoint, et le commissaire Goodeeve abondent dans ce sens.

PLAINTE DE LA WESTERN RETAIL LUMBERMAN'S ASSOCIATION OF CANADA, WINNIPEG, MAN., AU SUJET DE L'AUGMENTATION DU MINIMUM DE CHARGEMENT DE WAGON POUR LA BRIQUE, SUR LES LIGNES DE L'OUEST DU CANADA.

Jugement de M. le commissaire McLean, 6 janvier 1916:

Plainte a été portée par la *Western Retail Lumberman's Association* au sujet de l'augmentation, de 40,000 à 50,000 livres, de la pesée minimum par wagon de brique. On dit que la brique est vendue par divers marchands de bois dans l'Ouest. Il paraît que la brique ainsi vendue est utilisée exclusivement pour la construction de cheminées. Par conséquent elle est vendue en petites quantitées et, pour cette raison, il faut beaucoup de temps pour écouler un chargement de wagon. On se plaint que, même avec un minimum de 40,000 livres, il était difficile, en certains cas, de vendre un chargement de wagon en une même saison; et certaines des parties réquérantes ont fait ressortir que le minimum devrait même être au-dessous de 40,000 livres. Les réquérants font observer qu'avec un minimum de 50,000 livres il leur faudra, la plupart du temps, plus d'une saison pour vendre un chargement de wagon. Une des lettres consignées au dossier dit que, pour ce qui est de cette compagnie particulière, tous ses entrepôts de bois " sont situés dans des villages de campagne où il y a très peu de demande." Cette compagnie constate que, dans la majorité des cas, ses ventes sont en petites quantités variant de 200 à 500 briques pour le construction de cheminées.

Les registres d'équipement des lignes de l'ouest du *Canadian-Northern* et ceux du Grand-Tronc-Pacifique ne contiennent pas de wagons d'une capacité inférieure à 60,000 livres. Pour ce qui est des wagons de 40,000 livres, le Pacifique-Canadien en a un nombre restreint qui sont maintenant utilisées pour son service.

Par conséquent, le wagon réglementaire est celui de 60,000 livres.

On n'a pas fourni à la Commission les chiffres exacts du tonnage en question. La quantité totale, en tonnes, de brique transportée par les lignes de l'ouest du Pacifique-Canadien, au cours de 1914, est de 101,326 tonnes. Certaines statistiques produites par les réquérants portent sur un nombre limité d'entrepôts et se rapportent principalement à la moyenne des ventes effectuées chaque année à ces entrepôts. M. Lanigan, représentant de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, a fait vérifier ces chiffres et il dit que, d'après ces chiffres, la brique transportée aux cours des marchands de bois en 1914 a été d'un tonnage de 964½ tonnes, et que cela ne représentait que 9·53 pour 100 du tonnage total de la brique transportée. Il y a là une erreur de calcul, la proportion n'étant que de 0·953. Comme on le fait remarquer plus haut, les chiffres soumis ne sont pas ceux du transport global.

A l'audition, M. Galloway, président de la société réquérante, a déclaré que son association comptait 1,200 entrepôts dans le pays, et que la moyenne de consommation, pour un entrpôt, ne pouvait pas dépasser 10,000 briques par années. Ceci à 4 livres par brique donnerait une consommation moyenne de 24,000 tonnes par années, soit la limite de ce tonnage trasporté par voie ferrée.

En tenant compte des lacunes dans les statistiques obtenues, les soixante-neuf briqueteries sur lesquelles les renseignements sont donnés ont vendu 407,383 briques en 1914. Les chiffres, par briqueterie, varient d'un minimum de 150 à un maximum de 22,235. La moyenne serait de 5,759 briques, ou 11.5 tonnes. Si l'on élague les quatre localités Banff, Bassano, Kenaston et Swift-Current, qui ont vendu au delà de 15,000, la moyenne sera, pour les soixante-cinq autres établissements, 5,164 briques, ou 10.3 tonnes. En admettant cependant la moyenne de 11.5 tonnes, la moyenne des ventes de l'année atteint 13,800 tonnes, ce qui forme la limite du tonnage par rail dans une année.

M. Neill, secrétaire de l'Association, a déclaré à l'audience qu'il y avait très faible demande en briques en dehors des villes. D'après les moyennes et les estimations qu'il faut consulter en l'absence de chiffres exacts, le tonnage disponible se trouverait à peu près entre 12.6 pour 100 et 23.7 pour 100 du tonnage en briques du Pacifique-Canadien sur les lignes occidentales. Mais vu la déclaration de M. Neill, il est probable que ces deux proportions exigent une diminution. Il faut de plus tenir compte que les cours à bois ne sont pas établies exclusivement snr le Pacifique-Canadien. Les chiffres de tonnage du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord ne sont pas donnés. Si nous les avions, leur effet serait de réduire davantage la proportion du tonnage en briques transporté aux cours à bois.

Un chemin de fer ne peut pas imposer sur une même denrée un tarif qui diffère selon les usages réservés à cette denrée. Etude du tarif local spécial des compagnies de messageries Dominion et Canadien-Nord sur la crème voyageant entre des localités à l'ouest de Port-Arthur, dans les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta, du Manitoba et de l'Ontario, etc., dossier n° 4214,219. La même inhibition s'appliquerait à une différence dans les poids minimum basés sur l'usage auquel la denrée doit être soumise.

S'il est défendu au chemin de fer de différencier les tarifs ou les poids d'après l'usage réservé à la denrée, l'interdiction s'applique également à la Commission et aux pouvoirs réglementaires qu'elle peut exercer.

La classification est naturellement une question de moyennes. Bien que des ennuis peuvent parfois surgir d'un arrangement qui classe divers item sous un même tarif, la question doit être envisagée quant à sa portée moyenne. Il faut accepter le même point de vue quant aux poids minimums. Le poids minimum de 50,000 livres est très conforme à la capacité de transport du wagon.

Si le poids expédié cotoie le minimum ou lui est inférieur, une modification de ce minimum aura naturellement une portée sur le trafic intéressé. Mais en déterminant un minimum, un chemin de fer ne saurait être obligé par un tribunal réglementaire à fixer ce minimum d'après le fait que les affaires exigent une saison ou plus pour disposer d'une wagonnée de brique. L'enfermement du capital dans un wagon de brique durant une saison ou plus est un incident du commerce.

Un chemin de fer n'est pas tenu de fixer ses tarifs de façon que l'expéditeur puisse toujours faire affaire avec profit. Ce tarif n'est qu'un item dans les frais de l'expéditeur. L'obligation du réseau est d'imposer un tarif raisonnable. Il n'est pas obligé de garantir par la réduction du tarif que le commerce se fera avec profit. En d'autres termes, les besoins du commerce et la façon dont il se fait ne donnent pas la mesure de l'équité d'un tarif. *British Columbia News Co. vs Express Traffic Association,* 13; *Can. Ry Cases,* 176,177; *Canadian Portland Cement Co. vs Grand-Tronc et Bay of Quinte Ry,* 9 *Can. Ry. Cas.,* 209,210; *The Canadian Oil Co. vs Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadien-Nord,* 12 *Can. Ry. Cases,* 350,356. Il s'ensuit donc qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue d'ajuster ses poids minimums de façon à corriger un désavantage découlant du commerce même.

La question du poids minimum doit être envisagée au point de vue de la commodité, de l'avantage et de l'intérêt généraux. Il faut tenir compte de l'usage général de la denrée et de ce qu'on fait pour satisfaire à cet usage. On n'a pas discuté le minimum quant à l'ensemble du commerce briquetier, et les requérants ont admis à l'audience qu'une objection au minimum était improbable sur l'ensemble du commerce.

Dans une industrie où l'écart des ventes durant une certaine année va de 22,000 à 150,000 briques selon les briqueteries, il est impossible de fixer un minimum qui prévoit toutes les fluctuations de la demande. Il ne serait pas justifiable de réduire le minimum général, auquel on ne s'oppose pas sur l'ensemble du trafic, au minimum qu'on désire obtenir pour affronter les besoins d'un régime particulier où la vente des briques est plutôt de la nature d'un sous-produit. Il ne serait pas non plus justifiable, vu ce qui vient d'être établi, d'accorder aux requérants un minimum différant de celui qui s'applique au trafic général briquetier.

Le commissaire en chef Drayton approuve.

RE: AGENT DE GARE À NEW-HAZELTON.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 12 janvier 1916:

Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique demande une ordonnance autorisant l'interruption du service de l'agent de gare à New-Hazelton, province de la Colombie-Britannique.

La requête de la compagnie démontre que les recettes des services de marchandises, de voyageurs et de messageries, durant les douze mois allant du 1er octobre 1914 au 30 septembre 1915, ont été de $11,171.51. Elle indique aussi que la compagnie entretient et doit maintenir un agent à Hazelton, à 3·7 milles seulement à l'ouest de New-Hazelton, et emploie aussi un agent sur les trains locaux de marchandises. Elle ajoute des statistiques sur le trafic de Hazelton, démontrant que cet endroit est le plus important.

En tant qu'il s'agit de l'agence de Hazelton, la distance entre les deux localités est à tout prendre de nature à faire disparaître l'opposition qu'on pourrait autrement faire valoir contre la relâche de l'agent à New-Hazelton.

Nous nous remémorons cependant fort bien les faits de la cause sur la gare de Hazelton et la nature du terrain. Il serait impossible de voiturer une bonne charge quelconque sur le chemin roulier entre Hazelton et New-Hazelton. Les caractères du sol sont si marqués que si le commerce de New-Hazelton peut autoriser la Commission à forcer la compagnie à maintenir un agent en cet endroit, il faudra le maintenir.

Les recettes de la compagnie, soit $11,171.51 ne comprennent pas le trafic des voyageurs entrants, qui se chiffre à $3,079. Je ne crois pas que le volume du trafic des voyageurs entrants soit très important dans les attributions d'un agent de gare, car le voyageur entrant, d'ordinaire, n'exige pas les services de l'agent. La nécessité d'un agent, autant qu'il s'agit des affaires de la compagnie, se résume surtout dans la vente des billets et, naturellement, quant à l'aspect des recettes, les rentrées provenant du trafic entrant sont déjà créditées au point de départ. Le chiffre de $15,000 fixé par la Commission était plutôt un compromis et embrasse ces recettes.

Si les chiffres de la compagnie ne sont pas précis sur ce point, il est évident que le tonnage sortant comporte surtout du minerai d'argent plombifère. Ce minerai est expédié au haut-fourneau Trail, sur le Pacifique-Canadien, et est sensé être transporté au tarif direct de $11 la tonne. Le Grand-Tronc-Pacifique, pour les besoins de la requête actuelle, crédite New-Hazelton de $3 par tonne sur ce trafic sortant pour les 180 milles de remorque entre New-Hazelton et Prince-Rupert. La *Grand Trunk Pacific Steamship Company* est indiquée comme recevant $3 par tonne pour les 450 milles de trajet entre Prince-Rupert et Vancouver, le Pacifique-Canadien recevant $5 par

tonne pour les 612 milles de remorque entre Vancouver et Trail, par voie de Spences Bridge ou du *Kettle Valley Railway.*

A mon avis, les recettes à créditer à New-Hazelton sur ce commerce ne peuvent pas se limiter au tarif de $3 la tonne. Si une compagnie quelconque de chemin de fer assujettie à la Commission, possède, exploite ou emploie des bateaux à vapeur voyageant, comme moyens directs de raccordement avec le chemin de fer apparenté, entre une tête de ligne canadienne du chemin de fer et un autre port du Canada, les gains découlant de l'étape de la navigation doivent être compris comme partie de l'itinéraire et du tarif direct.

Le résultat serait qu'il faudrait mettre au crédit de New-Hazelton des recettes au taux de $6 par tonne au lieu de $3. On doit remarquer que les recettes totales, $2,909, proviennent du trafic entrant et $739.87 de messageries entrantes, tandis que les recettes provenant de voyageurs sortants et à qui il conviendrait que le chef de gare soit maintenu, se chiffrent à $5,218 et les messageries expédiées à $462.64.

Il peut se faire que la compagnie ait raison et que les affaires continuent à décroître pour se rencontrer davantage à Hazelton et, dans ce cas, des chiffres subséquents pourraient justifier le déplacement du chef de gare, mais d'un autre côté, la manière de voir des habitants de l'endroit peut être exacte et les recettes peuvent revenir à leur ancien niveau élevé. En attendant, ce qui a été démontré ne saurait, dans les circonstances, justifier la Commission de donner suite à la pétition qui est refusée.

Les commissaires McLean et Goodeve approuvent cette décision.

RELATIVEMENT À LA DEMANDE DE LA VILLE DE WOODSTOCK, ONT., POUR FAIRE METTRE SOUS LE SOL LES LIGNES DE LA COMPAGNIE "GREAT NORTH WESTERN TELEGRAPH".

Jugement par le commissaire McLEAN, 14 janvier 1916:

La pétition présentée intéresse la mise sous sol de quelque 2,000 pieds des lignes télégraphiques de la *Great North Western Telegraph Company* entre les rues Vansittart et Wellington, dans la rue Dundas, à Woodstock.

Les devis préparés des frais varient de $1,438, chiffre donné par la compagnie à $681.25, chiffre donné par la ville. L'estimé fait par M. Murphy se monte à $806.25. La ville a construit un conduit dans lequel on peut placer les fils. Cependant, la ville ne soumet rien de bien arrêté en ce qui regarde les conditions auxquelles les fils seraient placés dans le conduit bien que la ville, apparamment, aimerait à voir la compagnie payer le conduit.

L'ingénieur électricien de la Commission nous dit que les fils suspendus de la compagnie, dans la position où ils se trouvent, dureraient encore vingt ans et plus. On a fait allusion au mauvais état des poteaux et, à ce sujet, l'ingénieur électricien de la Commission dit:—

> "Les poteaux semblent parfaitement sains nonobstant le fait qu'ils ont été posés depuis plusieurs années. Comme on le sait, les poteaux pourrissent à ou près de la ligne du sol par l'humidité et la sécheresse alternées causées par les éléments mais, à Woodstock, le pavage a été si bien fait que les extrémités des poteaux semblent entièrement protégées et, en tant que nous avons pu le constater sans défaire le pavage, les poteaux n'indiquent aucune détérioration."

Il ajoute ensuite que les poteaux, une fois enlevés, pourront être coupés et servir de nouveau mais le fil devra être mis au rebut. Il suggère que, dans le cas où les poteaux seraient coupés, ils pourraient probablement mieux servir à l'extension du réseau électrique de la ville de Woodstock qu'à la compagnie qui devrait supporter les frais supplémentaires de transport. Quand on a attiré l'attention de la ville sur cette

proposition elle a déclaré qu'elle ne voyait pas bien comment elle pourrait utiliser une partie quelconque du matériel.

L'état des recettes tel que donné par la compagnie après l'audience fait voir des recettes brutes de $1,668.98 et nettes de $740.47.

Quand la pétition a été lancée, des projets de placer les fils souterrains étaient en suspens à Montréal et Hamilton et l'on espérait que l'expérience acquise dans ces entreprises serait disponible et aurait quelque valeur pour décider de la demande actuelle. Cependant, il s'est produit ceci, c'est que l'étendue des travaux impliqués n'a pas permis de mettre devant la Commission le chiffre définitif du coût des travaux et on a aussi appris que chacune des entreprises en question avait quelques traits particuliers.

Conséquemment, la pétition actuelle doit être examinée au point de vue des problèmes particuliers, s'il en existe, que présente la situation locale et aussi au point de vue des pouvoirs de la Commission en ce qui regarde les pétitions pour faire mettre les fils télégraphiques souterrains tels que ces pouvoirs sont définis par la loi des chemins de fer.

On n'a pas discuté le fait que les fils télégraphiques en question ont été mis en place en vertu d'une sanction du Parlement. Le Parlement a donné à la Commission le pouvoir de requérir la compagnie de placer ses lignes ou fils sous la terre si demande est faite par une cité, ville ou village incorporé, et à tels termes et conditions que la Commission peut prescrire; et aussi d'abroger le droit donné par la Loi Spéciale de placer ses lignes de poteaux dans telle cité, ville, ou tel village incorporé. Mais, bien que la Commission puisse ainsi abroger le droit en ce qui regarde l'avenir, elle n'a pas l'autorisation de négliger le fait que la compagnie a mis ses lignes en place en vertu d'une sanction du Parlement et que ces lignes ont droit d'être dans la rue, sans quoi le mot "termes" de cet article semblerait ne pas avoir de sens. La question de savoir si la politique du Parlement était juste ou non quand il a donné des droits à la compagnie de télégraphe est une question de politique sur laquelle la Commission ne saurait se prononcer et qu'elle ne peut peser comme influençant sa décision. De plus, selon les termes de l'article, l'abrogation du droit ne peut se produire qu'une fois que les termes et conditions sont arrêtés.

Les pouvoirs de la Commission tels qu'ils apparaissent dans le paragraphe (g) de la section 1 de l'article 247, veulent dire les "termes et conditions" que la Commission peut imposer. Bien que la Commission ait reçu des pouvoirs très étendus, on ne lui a pas accordé une discrétion illimitée; car cela serait lui conférer un droit légiférant. Par exemple, dans une autre cause, il a été décidé que les pouvoirs accordés en vertu de l'article 47 de la Loi des chemins de fer, d'après lequel les ordonnances de la Commission doivent entrer en vigueur sur l'exécution "de tous termes que la Commission peut imposer à toute partie intéressée" ne changeaient pas les dispositions applicables à l'article 237. *Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc* vs *les propriétaires des terrains des rues de Fort-William, la "Fort William Land Investment Company" et autres. .A.C.* 1912, 224, 225.

Dans la pétition actuelle, si grande que soit la discrétion accordée en vertu de l'article, il semble que l'étendue de cette discrétion dépende de ce qui est avancé dans la Loi des chemins de fer. Si la Loi ne donne pas une déclaration explicite, l'esprit de cette Loi, tel qu'il est compris dans tous ses articles, doit être pris en considération.

La Loi des chemins de fer a grandi par accroissement. A la loi originale qui traitait seulement des incidents du transport par chemins de fer on a ajouté des dispositions regardant les autres utilités publiques; et, au sujet de celles-ci, on a donné une jurisdiction limitée sous divers points de vue comparativement à celle qui est possédée en ce qui touche au transport par chemin de fer. Mais, en général, on peut dire que dans l'étendue de la jurisdiction ainsi accordée à la Commission, en l'absence de toute définition expresse ou restriction, on se rapporte aux dispositions pertinentes au transport par chemin de fer comme donnant l'étendue de la discrétion de la Com-

mission et esquissant les principes à appliquer. Le corps des décisions interprétatives qui s'est constitué au sujet de ces dispositions est de toute nécessité pertinent.

L'article 247 auquel on a fait allusion, n'indique pas de "Termes et conditions" particuliers à la télégraphie et qu'on doit ou qu'on ne doit pas considérer et, conséquemment, il semblerait que la détermination du genre de termes et conditions et ce que la Commission peut considérer là dessous doit se trouver dans l'étendue de la Loi des chemins de fer et le corps de décisions interprétatives qui définissent la politique sous laquelle l'administration de la Loi s'est développée.

Raisonnant par analogie il semblerait conséquemment que la politique qui s'est développée en ce qui regarde la protection de la sécurité publique au moyen de protection contre les dangers du chemin de fer offre un indice important de ce que l'on doit ici considérer.

Ainsi qu'il est indiqué, les fils de la compagnie sont en place et doivent avoir une durée assez raisonnable en perspective. En fait l'ingénieur électricien de la Commission, déclare que, selon son avis, les lignes actuelles sont, pour les besoins de la compagnie, aussi bonnes que si elles étaient neuves. Même si elles ne l'étaient pas la loi ne confère aucun pouvoir qui impose des améliorations obligatoires, simplement à titre d'améliorations. Il faut tenir compte en outre que la juridiction qui a empire sur les compagnies de télégraphe est en premier lieu une juridiction de taux au lieu de comprendre en même temps une juridiction plus étendue relativement aux moyens d'exploitation, ainsi que cela existe dans le cas des compagnies de chemin de fer sous l'empire de la loi.

En traitant de la protection des chemins de fer au moyen de la suppression des passages à niveau, ce qui fournit l'analogie la plus frappante avec la question qui nous est soumise, la Commission a étudié l'élément du danger qui existe. Chaque décision a été rendue selon les faits qui se rattachent à chaque cas particulier. C'est le danger qui existe qui justifie la suppression des passages à niveau.

Quels sont les éléments de danger qui se présentent ici? Il est déclaré que la structure actuelle est dangereuse à cause de la vétusté des poteaux. L'ingénieur de la Commision a étudié cette question et il trouve que pour les besoins de la compagnie les lignes sont presqu'aussi bonnes que neuves. Il a été question de l'éventualité d'un incendie, mais aucune preuve n'a été soumise relativement à cette question.

S'il existe un autre état de choses qui aurait pu contribuer à la décision en cette affaire, il n'en a nullement été fait mention.

Bien que cela ne fut exprimé en termes explicites, la demande telle que présentée contribue à l'amélioration de la rue par l'enlèvement des fils métalliques; c'est-à-dire qu'une amélioration esthétique serait la conséquence de l'enlèvement de toute construction aérienne que l'on condamne comme présentant un mauvais coup d'œil. L'enlèvement des fils constitue sans aucun doute une amélioration esthétique, et l'on est porté à approuver un mouvement qui tendrait à cette fin. Mais il est évident que la question première ici c'est de décider quels sont les pouvoirs d'action de la Commission, et ce qu'elle doit considérer en arrivant à ses conclusions.

La Loi des Chemins de fer ne confère aucuns pouvoirs à la Commission, soit par déclaration directe ou d'une façon implicite, pour ordonner la canalisation souterraine des fils télégraphiques, dans le but de produire une amélioration esthétique.

Si la municipalité désire soumettre une preuve sur les éléments de danger, le hazard de l'incendie ou d'autres facteurs qu'elle peut juger à propos, la chose peut se faire. La question de savoir à quels termes les fils métalliques peuvent être placés dans la conduite, est une question qui doit rester pendante jusqu'à ce que la municipalité choisisse la voie d'action qu'elle doit suivre sur la question principale.

Le commissaire en chef adjoint Scott abonde en ce sens.

SERVICE DU CHAUFFAGE DES WAGONS DE MARCHANDISES À L'OUEST DE PORT-ARTHUR.

Jugement, le commissaire en chef adjoint SCOTT, 15 janvier 1916.

Pendant plusieurs années les chemins de fer ont entretenu de leur propre gré le chauffage des wagons pour consignations à chargement partiel en dehors de Winnipeg et des autres centres d'expédition dans l'Ouest durant les mois d'hiver. Ces consignations furent expédiées sous la lettre de voiture ordinaire et sans qu'il eût de décharge spéciale de signée par l'expéditeur.

Le 4 mars dernier la Commission proclama l'ordonnance n° 23392, sur la demande de la *Fernie Fort Steel Brewing Company,* ordonnant à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'accepter les consignations de marchandises périssables dans les wagons chauffés sous certaines conditions. L'une de ces conditions comportait que l'expéditeur devait signer un dégagement de toute responsabilité pour dommages causés par le froid. La clause 2 de l'ordonnance se lisait comme suit:

> "Que la présente ordonnance ne s'applique qu'aux consignations de la *Fernie Fort Steele Brewing Company, Limited,* et à toutes autres personnes qui peuvent en faire la demande pour le même service sur les lignes de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Port-Arthur, durant l'hiver de 1915-1916."

Après l'émission de cette ordonnance la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* ont soumis, chacune, une formule de désistement conforme à l'ordonnance de la Commission pour approbation. Ces formules furent dûment approuvées. Les compagnies de chemins de fer alors, au lieu de restreindre les désistements aux expéditeurs mentionnés dans l'ordonnance, les formulèrent d'application générale et insistèrent pour que ces désistements fussent signés par les expéditeurs de Winnipeg et d'ailleurs. Ce n'était pas l'intention de la Commission que ces désistements fussent d'application générale. Lorsque l'action des compagnies de chemins de fer lui fut soumise, la Commission a immédiatement lancé une ordonnance rescindant l'approbation qu'elle avait accordée aux formules de désistement et fixa des auditions à Winnipeg et à Calgary pour entendre les parties intéressées.

Aux séances de Winnipeg, M. Lanigan, au nom de la compagnie du Pacifique-Canadien, déclara que sa compagnie consentait à reprendre l'ancien système de chauffer les wagons pour les consignations à chargement partiel en hiver, et M. Rosevear, du Grand-Tronc-Pacifique parla dans le même sens.

Bien que les compagnies consentent à maintenir un service de chauffage pour les wagons, il serait opportun pour elles de spécifier les termes et conditions que doit comporter ce service afin qu'il n'y ait aucun malentendu à l'avenir. Sauf durant les mois de janvier et février les compagnies de chemins de fer qui sont en exploitation à l'ouest du lac Supérieur doivent, dans cette région, fournir un service de chauffage chaque fois que c'est nécessaire pour le transport sur des marchandises en chargement partiel. L'expéditeur doit payer une somme égale à 10 pour 100 des taux de transport pour le service du chauffage, et il n'est pas tenu de signer une décharge spéciale dégageant la responsabilité de la compagnie quant au dommage causé par le froid aux marchandises expédiées. Durant les mois de janvier et février les compagnies de chemins de fer doivent fournir un service de chauffage dans les wagons, sur paiement de la somme de dix pour cent des taux de transport et ce, aux conditions suivantes:—

Il doit y avoir au moins 12,000 livres de marchandises à être transportées d'un endroit situé sur une section ou sur un embranchement de la ligne de chemin de fer.

La température ne doit pas être au-dessous de zéro, et le temps ne doit être propice.

Comme je vois que les compagnies de chemins de fer maintiennent actuellement ce service, il n'y aura aucune ordonnance d'émise pour le présent.

A l'avenir tous les différends ou toutes les difficultés qui se produiront quant au fonctionnement du service de chauffage dans les wagons pourront être soumis à la Commission pour plus ample étude.

M. le commissaire Goodeve abonde en ce sens.

REQUÊTE DES EXPÉDITEURS DE LAIT POUR RECONSIDÉRATION DE L'ORDONNANCE QUI OBLIGE LES EXPÉDITEURS DE FOURNIR UN HOMME POUR AIDER AU DÉCHARGEMENT DES BIDONS DE LAIT VIDES, ET LA QUESTION DE LA MANIPULATION GÉNÉRALE DE CES BIDONS.

NOTE.—Les compagnies de chemins de fer seront tenues d'expliquer pourquoi un règlement général ne serait pas émis pour fixer le nombre minimum nécessaire de bidons de lait, ou le taux de chargement minimum nécessaire pour permettre à une station d'expédition d'avoir un wagon séparé.

Jugement, M. le commissaire GOODEVE, le 15 janvier 1916:

L'ordonnance n° 15413 fut émise le 26 septembre 1911, après une audition tenue à Ottawa le 22 juin 1911, à laquelle étaient présents les représentants des compagnies de chemins de fer et des expéditeurs de lait. Cette ordonnance était basée sur le jugement de l'adjoint du commissaire en chef, du 24 juillet, et auquel concordaient les commissaires Mills et McLean. Dans ce jugement il était signalé que les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer en étaient arrivés à une entente sur tous les points en question sauf un seul, savoir: les expéditeurs doivent-ils aider aux compagnies dans le déchargement des bidons, et ce point est décidé par le texte même du jugement.

Sur une demande de la part des expéditeurs de lait aux fins de—

> "Reconsidérer l'ordonnance exigeant des expéditeurs qu'ils fournissent les services d'un homme pour le déchargement des bidons de lait vides et pour reconsidérer en même temps la question de la manipulation générale des bidons."

On a tenu une assemblée à Ottawa le 1er juin 1915 à laquelle se trouvaient présents les représentants des chemins de fer et ceux de l'Association des expéditeurs de lait de Montréal, aussi bien que ceux des expéditeurs privés de lait. A cette entrevue on est entré dans le fond de la question en y mettant tout le soin possible et on a donné à tous et à chacun l'occasion d'exprimer ses vues. On a renvoyé la demande visant l'amendement de l'ordonnance et le commissaire en chef adjoint, qui occupait le siège présidentiel, a fait les remarques suivantes.

> "Pour ce qui a trait à un changement à apporter à l'ordonnance actuellement en vigueur, il ne s'est pas fait de déclarations qui soient de nature à justifier le conseil d'opérer un changement dans l'ordonnance générale du déchargement des bidons."

Au cours de la discussion, les expéditeurs de Chesterville ont mis sur le tapis la question d'assurer le service d'un wagon spécial installé à cet endroit pour les fins de chargement du lait et qui serait pris en route par le train régulier de Montréal. Cette question a été laissée de côté pour faire les frais d'une discussion ultérieure, le conseil ayant donné des ordres à l'effet que le fonctionnaire en exercice étudiât la question d'installation aux gares et vît les changements, s'il en fallait, qui deviendraient nécessaires.

Le premier septembre 1915, M. Empey, l'un des représentant des expéditeurs de lait, eut une entrevue avec le secrétaire du conseil et une autre avec moi-même au sujet de la fourniture d'un wagon spécial; on parle aussi d'un taux de chargement complet basé sur un nombre minimum de bidons. Il fut résolu que cette question serait laissée aux soins des chemins de fer. En conséquence on fit parvenir des avis à tous les intéressés, à la date du 14 septembre 1915, avertissant qu'il serait tenu une réunion à Ottawa le mardi 19 octobre 1915.

A cette assemblée, M. Stephens, membre de l'Association des expéditeurs de lait de Montréal, manifesta le désir d'étudier toute la question, tant au point de vue de l'aide à fournir par les expéditeurs de lait au déchargement des bidons vides, qu'au point de vue de la fixation d'un nombre minimum de bidons de lait ou du taux minimum de chargement nécessaire pour donner à une gare ou station le droit d'avoir un wagon à elle. Cette proposition fut agréée.

Pour la première partie de la question, on entendit nombre d'avis mais on ne mit pas d'avant d'idées noupelles qui fussent de nature à justifier le conseil d'apporter un changement dans la décision à laquelle il était arrivé lors de l'assemblée précédente; les délibérations résumées et condensées par le commissaire en chef adjoint, ont été rédigées comme suit:

> " Que l'on n'a pas entendu d'arguments qui soient de nature à justifier le conseil de faire changer l'ordonnance générale au sujet de ce qui a trait à l'obligation de la part des expéditeurs de lait de fournir les services d'un homme pour le déchargement des bidons vides."

Pour ce qui touche à la question de la fixation d'un taux de chargement plein basé sur un nombre minimum de bidons, on a greffé sur cette dernière l'autre question qui est de savoir le nombre de bidons qui serait nécessaire pour donner droit à une station d'expédition de demander un wagon à elle et qu'elle remplirait elle-même, et c'est sur ce dernier aspect de la question que la discussion s'est faite surtout. De fait on a montré jusqu'à l'évidence que la demande actuelle, et en réalité celle qui l'avait précédée, venait du désir des expéditeurs de lait de Chesterville d'obtenir cette concession. Ces personnes basèrent leurs prétentions sur le fait que la station d'expédition de lait de Lachute avait obtenu ce privilège de la compagnie du Pacifique-Canadien et que le nombre de bidons expédiés de Lachute était à peu près le même que celui qui partait de Chesterville. Toutefois les délibérations ont montré que les conditions ne sont pas tout à fait les mêmes, et que la raison qui permettait d'accorder un wagon spécial à Lachute ne reposait pas sur le nombre de bidons partant de cette station mais bien et presque entièrement sur les conditions d'exploitation de la ligne. Dans le cas spécial de Lachute, il ne restait qu'une seule station d'expédition de lait au delà de cet endroit, alors qu'entre cette place et Montréal il existait assez de stations pour remplir complètement un wagon. Or dans le cas de Chesterville, les stations d'expédition les plus importantes sur la subdivision de Smith's-Falls sont Mountain, Inkerman et Winchester, toutes situées au delà de Chesterville. Il se trouve donc que si l'on installait un wagon spécial à Chesterville, il faudrait tout de suite en amener un autre destiné à recueillir les expéditions faites des endroits susnommés, ce qui ferait deux wagons à lait dont ni l'un ni l'autre ne constituerait un chargement complet. En outre, on a approuvé que, si l'on ne voulait pas imposer au train des voyageurs des retards nécessaires, il faudrait, dans le cas de Chesterville, installer une voie de garage supplémentaire qui demanderait une dépense d'environ $1,985, ce que les chemins de fer n'auraient pas raison de s'imposer vu la somme des recettes de cette ligne.

Pour ce qui touche à un taux fixe de chargement complet imposé en vertu d'une ordonnance générale, on a entendu des données touchant la mise en pratique de cette sorte de chose aux Etats-Unis chez les chemins de fer. Mais, à la suite de l'examen de l'échelle des tarifs soumise, on s'est rendu compte que les conditions au milieu desquelles le commerce du lait se faisait dans les deux pays étaient toutes différentes. On a dû reconnaître aussi que la moyenne des taux était plus élevée aux Etats-Unis que dans ce pays.

Aux Etats-Unis on possède des trains de lait qui transportent des chargements partant de certains points de concentration et prenant la direction des villes, de sorte qu'on ne rencontre aucune difficulté à donner satisfaction aux deux principaux intéressés dans tout commerce de chargement complet; à savoir, l'expéditeur et le consi-

gnataire, tandis que dans le Canada dans l'état actuel du commerce du lait, cet état de chose ne serait pas possible.

On a vu de toute évidence, à la suite des déclarations entendues, que l'émission d'une ordonnance générale, pourvoyant à l'établissement d'un taux de chargement complet, serait la même chose que l'établissement d'un tarif sur le papier, et que l'on verrait peu ou point de lait transporté d'après ce tarif.

Dans ces conditions, je suis d'avis qu'il n'est pas nécessaire pour le présent de fixer un taux de chargement complet basé sur un nombre minimum de bidons.

Le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire McLean ont partagé cette opinion.

DEMANDE DE PROMULGATION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN DE FOURNIR UN ENDROIT CONVENABLE POUR SERVIR DE REMISE À CHARBON; OU POUR LA PROMULGATION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN D'ACCORDER UN TARIF CONJOINT POUR LES MARCHANDISES QUI DOIVENT ARRIVER À LA JONCTION DE FORWARD, TARIF QUI DEVRA ÊTRE AU MOINS AUSSI BAS QUE LE TARIF DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR L'EMBRANCHEMENT DE FORWARD OU POUR LA STATION D'AXFORD.

Jugement, M. le commissaire McLEAN, le 21 janvier 1916:

Cette question est née et a pris de la consistance au cours de lettres échangées et à la suite de certaines recherches d'étude. Le village de Forward, Sask., a demandé au Conseil de faire une ordonnance enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de fournir un emplacement convenable pour l'installation d'une remise à charbon à proximité de l'embranchement de Forward, la raison de cette initiative étant que l'embranchement, tel que devant être construit tout d'abord, devait servir aux fins de manutention du charbon, et que l'embranchement actuel ne servait à peu près à rien si on n'y ajoutait une remise pour l'emmagasinage du charbon.

En vertu de l'ordonnance 21560, numéro du dossier 6713·28, on avait donné instructions de construire un embranchement à Forward. Mais il s'est écoulé quelque temps entre l'ordonnance et la mise à pied d'œuvre de l'embranchement, et cependant, d'après le rapport envoyé par M. Drury, le 26 novembre 1914, placé au dossier que nous venons d'indiquer, il appert qu'à cette époque l'embranchement était terminé, qu'on avait mis en état le terrain de chaque côté de la ligne afin d'assurer les facilités pour le chargement et le déchargement des wagons, enfin que ce terrain était à la satisfaction du représentant du village. D'après la lettre de M. Bradley portant la date du 20 octobre 1914, et qui se trouve au même dossier, il semble évident que la municipalité a compris que la construction de l'embranchement avait pour raison d'être une plus grande facilité dans la livraison et la réception des expéditions de chargement complet.

La requête actuelle demande un emplacement situé sur l'emprise du chemin de fer pour construire une remise pour le charbon. L'embranchement ayant été construit pour les fins de manutention de marchandises expédiées en chargement complet, il me semble que la compagnie rencontre ses obligations en plaçant ses wagons sur l'embranchement en question pour le déchargement ou la réception des marchandises.

Ce que les requérants demandent est un moyen de faciliter davantage l'emmagasinage afin de les mettre à l'abri de frais de surestarie. Les requérants sont tout disposés à construire eux-mêmes la remise et ils ne demandent qu'un emplacement.

M. Beatty, dans sa lettre du 14 août faisant partie de ce dossier, déclare que la compagnie ne possède aucun emplacement pour la construction d'une gare à l'endroit en question, et qu'il serait nécessaire d'acheter un terrain pour y construire le hangar à charbon projeté.

Un représentant de la Commission a fait une inspection et il déclare qu'il ne serait pas possible de construire un hangar à charbon près de la voie, puisque cela nuirait au

chargement et au déchargement des wagons sur le chemin public. Il faudrait, en conséquence, construire le hangar sur la limite extérieure de l'emplacement, ce qui nécessiterait le charroyage du charbon au coffre à charbon.

L'on se demande maintenant si l'on doit appeler cette voie de déchargement la voie de chargement d'Axford-Ouest au lieu de Forward. C'est là une question que nous ne sommes pas autorisés à décider; la Commission ne peut forcer la compagnie à acheter du terrain dans le but de le louer à ses requérants.

En construisant une voie de chargement et un chemin qui la longe pour le chargement et le déchargement des wagons, la compagnie a fait tout ce qu'elle est tenue de faire. L'inspection faite par le représentant de la Commission montre que le fait de placer le hangar à l'endroit où on le demande nuirait à l'usage de la voie d'évitement par ceux qui voudraient charger ou décharger les marchandises directement aux wagons; et pour cette raison, quoiqu'il advienne, il faudrait placer le hangar à l'extrémité de l'emplacement de la voie, faisant ainsi payer aux requérants des frais supplémentaires pour le transport du charbon du wagon au hangar.

Le commissaire en chef Drayton et le commissaire en chef adjoint Scott ont partagé cet avis.

COMPENSATION DE CAMIONNAGE ET LA COUTUME DE SUBSTITUER LE CAMIONNAGE GRATUIT À L'AIGUILLAGE COMMUN.

Jugement, commissaire en chef adjoint SCOTT, le 29 janvier 1916:

En prenant de nouveau en considération l'Ordonnance Générale concernant l'aiguillage commun, la Commission a jugé à propos de prendre en considération les questions de la compensation de camionnage, ainsi appelée, et la substitution du camionnage au service de l'aiguillage commun. Et, à la séance de la Commission, le 14 décembre dernier, nous avons tiré profit d'une discussion complète sur ces questions avec les représentants des différentes compagnies de chemin de fer y intéressées. La discussion a surtout porté sur l'à-propos des clauses dans les tarifs du chemin de fer *Canadian-Northern* et du chemin de fer Ottawa et New-York. Voici des extraits de ces trafics:

Tarif C.R.C. No E. 708, du chemin de fer *Canadian-Northern* émis le 20 novembre 1915, mis en vigueur le 27 décembre 1915, section C, faisant exception au Règlement I.

Au lieu de l'absorption des taux d'aiguillage ci-dessus autorisés, le chemin de fer *Canadian-Northern* (réseau de Westport, Ont., et allant à l'est de ce point) se réserve le droit de ramasser ou de livrer tout le trafic de concurrence des marchandises, par chargement de wagon, aux industries situées le long des voies d'évitement des chemins de fer faisant raccordement ou se faisant concurrence aux terminus des cités ci-après nommées, par l'entremise de ses agents de camionnage et à ses propres frais, la dite absorption du camionnage fait par le chemin de fer *Canadian-Northern* (réseau de Westport, Ont., et allant à l'est de ce point) ne devant pas excéder:

A Hull, P.Q.	3 cents per 100 livres.
A Montréal, P.Q.	4 " "
A Toronto, Ont.	3¼ " "
A Ottawa, Ont.	3 " "

Tarif C.R.C. No 1030, du chemin de fer Ottawa et New-York, émis le 1er septembre 1914, mis en vigueur le 15 octobre 1914.

Sous le titre Absorption de l'aiguillage à Ottawa, Ont.

La compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York se réserve le droit de ramasser ou de livrer tout le trafic de concurrence des marchandises, par

chargement de wagon, aux industries situées sur ou le long des voies d'évitement des compagnies de chemin de fer faisant raccordement ou se faisant concurrence dans les limites de la cité d'Ottawa, Ont., (y compris Hull, P.Q.) soit en absorbant les taux de camionnage du chemin de fer Pacifique-Canadien, du chemin de fer du Grand-Tronc ou du chemin de fer *Canadian-Northern* (y compris les taux d'aiguillage des compagnies de transport intermédiaires, si les services de ces compagnies sont requis) tel que publié dans les tarifs d'aiguillage faisant partie du dossier de la Commission du Commerce entre Etat et de la Commission des Chemins de fer canadiens ou en faisant cette cueillette ou cete livraison par l'entremise de son agent de camionnage.

Si la compagnie de chemin de fer "A" possède une voie d'évitement conduisant à une certaine industrie, il n'y a rien qui empêche la compagnie de chemin de fer "B" d'essayer de compenser l'avantage que la compagnie "A" se trouve à avoir avec cette industrie en donnant un camionnage gratuit pour le transport des marchandises arrivant à cette industrie ou en sortant, jusqu'à ses terminus. Mais, tandis que la compagnie "B" n'est aucunement tenue de respecter l'avantage que possède la compagnie "A" par suite de sa voie d'évitement, elle est obligée, sous l'autorité de la loi des Chemins de fer, de s'abstenir de donner à un expéditeur une préférence injuste et irraisonnable au préjudice d'un autre, dans des circonstances et es conditions absolument semblables. Le fait qu'une industrie possède une voie d'évitement d'un autre chemin de fer et qu'une seconde industrie fabriquant la même catégorie d'objets et les envoyant sur les mêmes marchés n'a pas une voie d'évitement semblable ne suffirait pas à justifier le refus de camionnage gratuit à la seconde s'il était accordé à la première industrie. Une compagnie de chemin de fer est libre de percevoir un taux pour le service de camionnage ou de donner un service gratuit, mais elle doit traiter tous les expéditeurs de la même catégorie d'objets dans la même région sur un même pied d'égalité. Un tarif peut déclarer que la compagnie se "réserve le droit" d'absorber les taux d'aiguillage commun, ou de ramasser et de livrer les marchandises gratuitement; mais, en faisant l'un ou l'autre, elle ne doit pas accorder une préférence indue à une industrie au détriment d'une autre. Le tarif, cependant, doit être précis et clair, de sorte que tout expéditeur qui l'examine puisse comprendre exactement le taux qu'il doit payer pour le service de chemin de fer qu'il désire.

L'allocation de camionnage à un expéditeur ou à un consignataire ne doit pas être faite parce que cette allocation se rapproche trop de la nature d'un rabais. Un service de camionnage est fait par ceux qui font ce genre de commerce dans l'espérance d'y réaliser un profit. Une allocation de camionnage à un expéditeur ou à un consignataire peut leur être profitable, et par conséquent elle serait de fait un rabais qui serait illégal. Si une compagnie de chemin de fer désire accorder un service de camionnage gratuit, elle doit déclarer dans son tarif les marchandises qu'elle transportera gratuitement, les taux qu'elle paiera à son agent de camionnage, et aussi donner le nom de son agent.

Bien qu'une voie d'aiguillage commun faisant le raccordement des voies de la compagnie "A" avec celles de la compagnie "B" puisse exister à quatre milles d'une industrie desservie par une voie d'évitement appartenant à la compagnie "A", la compagnie "B" n'est pas obligée de faire le transport du trafic entre sa ligne et l'industrie jouissant de l'aiguillage commun de la compagnie "A", mais elle est libre de transporter les marchandises à cette industrie, aller et retour si elle le désire. L'ordonnance générale concernant l'aiguillage commun n'est pas une ordonnance enjoignant d'établir des voies d'aiguillage commun partout où la chose est possible, mais seulement une ordonnance réglementaire déterminant les taux qui doivent être demandés lorsqu'un service d'aiguillage commun existe.

La compensation de camionnage et la substitution du camionnage à l'aiguillage commun sont en conséquence des coutumes permises en tant que la compagnie de chemin de fer fait honneur à ses obligations, sous l'autorité de la Loi des Chemins de fer, d'observer le traitement des expéditeurs.

Nous avons dans nos dossiers un certain nombre de tarifs de différentes compagnies de chemins de fer concernant le camionnage et qui ne sont pas en accord avec les principes que j'ai émis et qui devraient être suivis. Ces tarifs doivent être retirés De nouveaux tarifs ayant la teneur voulue peuvent sans doute être déposés.

Le commissaire en chef Drayton et le commissaire Goodeve ont partagé cet avis.

PLAINTE PORTÉE PAR LE BOARD OF TRADE DE NORTH-QUEENS, CALÉDONIE, N.-E., CONTRE LE SERVICE DU RÉSEAU DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER HALIFAX ET SOUTH-WESTERN.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, le 11 février 1916:

Le Board of Trade de North-Queens se plaint du fait que la compagnie du chemin de fer *Halifax & South-Western* a retiré le service de son train du jeudi allant à Calédonie et en revenant.

La plainte est la même que celle de l'an dernier, alors que la compagnie, pendant que l'on faisait enquête sur les recettes provenant du trafic, rétablit le service sans attendre la décision de la Commission.

La plainte actuelle, portée le 12 janvier, a été discutée avec la compagnie de chemin de fer, et un inspecteur de la Commission a fait une enquête, suivie d'un rapport.

L'inspecteur dit que les conditions du trafic ne sont pas meilleures, mais qu'elles sont plus mauvaises; le trafic n'a pas été amélioré et les frais d'exploitation ont augmenté.

Le rapport de l'an dernier indiquait que l'exploitation de la ligne résultait en un déficit.

Conformément à la loi, le devoir de la Commission est de s'assurer si le service offert est suffisant et répond aux besoins du trafic. D'après les chiffres fournis, la Commission ne serait pas justifiée de passer une ordonnance qui augmenterait les dépenses de la compagnie.

Pour exposer le résultat du transport des voyageurs et des marchandises sur toute la voie ferrée, disons que les recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises en novembre se sont élevées à 45·83 centins par mille pour chaque convoi et à 48·47 centins en décembre. Notre inspecteur a vérifié ces chiffres. Une recette de $1.50 par mille par convoi, lorsqu'il s'agit des convois de voyageurs est plus que raisonnable en certains cas et tout à fait insuffisante dans d'autres.

A l'appui de la requête, cependant, on insiste sur les termes du contrat du 20 août 1901. Ce contrat a été passé entre le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse et la *Halifax & South Western Railway Company*; et le chemin de fer a été construit en vertu de ce contrat.

Le chemin de fer, pendant sa période d'organisation et de construction, était entièrement provincial et a été construit d'après les instructions des autorités provinciales.

Conformément au statut du Dominion, connu sous le nom de loi de garantie du chemin de fer *Canadian-Northern,* 1914, 4-5 George V, chap. 20, les travaux et entreprises de cette compagnie furent déclarés travaux pour l'avantage général du Canada, et sont, par conséquent, maintenant, sujets à la juridiction de la Commission.

Le contrat signé entre la compagnie et la couronne, représentée par la province de la Nouvelle-Ecosse, contient les stipulations suivantes:—

> "Que la compagnie, après l'achèvement et l'organisation des dites voies ferrées, et ouvrages s'y rapportant, maintiendra et entretiendra les dites voies et le matériel nécessaire en bon état d'exploitation, et maintiendra et exploitera d'une manière continue et soignée les dites voies ferrées de manière à fournir un accommodement facile et suffisant pour le trafic, et maintiendra au moins un convoi de voyageurs par jour (le dimanche excepté), dans les deux sens, à

une allure modérée, et les autres services de convois convenus entre les parties à ce contrat." Article 2, paragraphe 6.

La requête est, conséquemment, à l'effet de mettre en vigueur les termes de ce contrat.

La juridiction de la Commission pour la mise en vigueur des contrats est contenue dans l'amendement de 1909, alors qu'une nouvelle clause, la clause 26A, fut ajoutée à la loi des chemins de fer. Cette clause se lit comme suit:—

"26A. Quand il y a plainte de la part de la Couronne, ou d'une corporation municipale ou autre, ou d'une personne lésée, de ce que la compagnie a violé un contrat passé entre la plaignante et la compagnie—ou, de la part de la compagnie, de ce que la corporation ou personne a violé un contrat passé entre la compagnie et la corporation ou personne—pour l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, le service, l'usage ou l'entretien par la compagnie ou par la corporation ou personne, du chemin de fer ou d'une ligne de chemin de fer qu'il est question de tenir en service en relation avec le chemin de fer ou comme partie du chemin de fer, ou de quelque équipement, réfection ou réparation du chemin de fer, ou de quelque structure, dispositif ou ouvrage s'y rattachant, la Commission doit entendre tout ce qui concerne la prétendue violation du contrat et rendre l'ordonnance qui, en vue de toutes les circonstances, lui paraît raisonnable et à propos; et dans la dite ordonnance, elle peut, à sa discrétion, ordonner à la compagnie ou à la corporation ou personne, de faire les choses nécessaires à l'exécution du contrat ou de s'abstenir de faire les choses qui en constituent une violation."

La violation prétendue (ou plutôt la violation commise, puisque de fait le service du jeudi est supprimé) est une question que la Commission, en vertu des stipulations de la clause, peut régler à la suite de la plainte portée par la partie au contrat.

La loi fédérale déclarait que l'entreprise de la compagnie est à l'avantage général du Canada ne relève pas la compagnie de l'obligation de maintenir un service de chemin de fer tel que fixé dans le contrat, ou n'enlève ou n'affecte pas les droits que la province a de l'exiger.

Il semble que la loi fédérale laisse la province dans l'alternative de présenter une requête sommaire, en vertu de la loi des chemins de fer, à cette Commission, a l'effet de mettre le contrat en vigueur, au lieu de s'adresser aux cours provinciales.

Les plaignants actuels n'étant pas parties au contrat, ce dernier ne peut être mis en vigueur à leur demande; mais, la question étant devenue une question de contrat, sa mise en vigueur ne regarde que les parties au contrat, soit par action prise devant les cours provinciales ordinaires, soit par requête présentée en vertu de l'amendement cité plus haut.

On ne peut émettre une ordonnance sur cette requête.

L'assistant commissaire en chef Scott est du même avis.

TRANSPORT D'EXPLOSIFS PAR UNE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NE FAISANT PAS PARTIE DU BUREAU DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS POUR LE TRANSPORT SÛR D'EXPLOSIFS ET AUTRES ARTICLES DANGEREUX.

Jugement, l'assistant commissaire en chef Scott, 15 février 1916:

Les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc ont notifié la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern qu'à l'avenir elle refuseront d'accepter les consignations d'explosifs de cette dernière compagnie de chemin de fer. Cette action a été prise à la suite du refus de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de continuer à faire partie du Bureau pour le transport sûr des explosifs et

autres articles dangereux de l'Association des chemins de fer des Etats-Unis, généralement appelé le "Bureau des explosifs". Pour les voies ferrées du Canadian-Northern, dans la province d'Ontario, je crois que la compagnie aurait à payer environ $500 par année pour faire partie du Bureau.

La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern prétend que la *National Explosives, Limited,* de Deseronto, est la seule fabrique d'explosifs de l'Ontario. Les fabricants d'explosifs peuvent devenir membres du Bureau des explosifs. Si la *National Explosives, Limited,* joint le Bureau des explosifs, les autres compagnies de chemins de fer ne refuseront pas les consignations de cette compagnie d'explosifs, expédiées d'abord par le Canadian-Northern; ou, si ce chemin de fer devient membre du Bureau des explosifs, aucune consignation expédiée d'abord sur sa voie ferrée ne sera refusée par les autres chemins de fer.

La question est de savoir si, dans les conditions actuelles, les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont justifiables de refuser des consignations d'explosifs provenant du *Canadian-Northern.*

L'article 286 de la loi des chemins de fer stipule qu'une compagnie de chemin de fer ne sera pas forcée de transporter des explosifs. Mais si elle décide de les transporter, elle ne peut le faire que si on s'est conformée aux règlements relatifs au transport des explosifs que la Commission a adoptés dans son ordonnance générale n° 100.

La clause (*b*) de ces règlements stipule que "l'on peut recevoir des explosifs pour le transport pourvu que l'on se conforme aux règlements et pourvu que la méthode de fabrication et d'emballage, en ce qui touche à la sûreté du transport, soit ouverte à l'inspection d'un représentant dûment autorisé de la compagnie de transport initial, ou du Bureau pour le transport sûr des explosifs et autres articles dangereux de l'Association des chemins de fer des Etats-Unis, au gré de la compagnie canadienne de transport. Les consignations d'explosifs non conformes à ces règlements doivent être refusées."

Rien dans ces règlements n'oblige la *Canadian Northern* à faire partie du Bureau. Si ce chemin de fer veut nommer un inspecteur compétent pour visiter la fabrique des consignateurs d'explosifs et s'assurer que l'on observe les règlements de la Commission, la compagnie de chemin de fer peut accepter la consignation et la transporter sur sa voie ferrée.

L'article 317 de la loi des chemins de fer, paragraphe 3 (*b*) stipule que

> Aucune compagnie ne doit par des retards déraisonnables ou de quelque autres manières que ce soit, traiter différemment, à l'avantage ou au détriment d'un particulier ou d'une autre compagnie, les marchandises de même nature qu'elle reçoit, charge sur ses wagons, expédie, décharge ou livre à destination.

Comme il est admis que les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien transportent des explosifs, elles sont obligées, en vertu des articles de la loi des chemins de fer que nous venons de citer, de transporter tous les explosifs qu'on leur offre pour le transport pourvu que l'on se soit conformé aux règlements de la commission touchant ces explosifs. A moins qu'elles n'aient des raisons suffisantes de douter de leurs bonnes conditions, un certificat de la compagnie de transport initial suffira pour prouver aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique que l'on a observé les règlements de la commission.

Il ne sera pas rendu une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien et à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de recevoir des consignations d'explosifs de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* avant que la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* ait prouvé à la Commission qu'elle a nommé un inspecteur compétent et qu'elle a pris des mesures convenables pour l'inspection des consignations d'explosifs provenant de sa ligne.

Le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire Nantel et les commissaires McLean et Goodeve ont été de cet avis.

DANS L'AFFAIRE DU TARIF SPÉCIAL SUR LES MARCHANDISES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN C.R.C. N° E-732; ET DE LA DEMANDE DE LA IMPERIAL OIL COMPANY EN VUE D'OBTENIR UN TARIF COMMUN SUR LES MATÉRIAUX À RÉSERVOIRS ET À DISTILLERIES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 15 février 1916:

A la séance de la Commission tenue à Ottawa le 9 courant, deux cas ayant des rapports étroits ont été entendus et étudiés ensemble.

Le premier impliquait l'étude du tarif spécial sur les marchandises C.R.C. n° E-732 publié par la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern,* la compagnie étant requise d'appuyer le tarif et de démontrer la raison pour laquelle il ne devrait pas être annulé comme étant en contravention aux dispositions des "tarifs égaux" et des "tarifs communs" de la loi.

L'autre demande a été faite par la *Imperial Oil Company* pour obtenir une ordonnance en vertu de l'article 3-34 de la loi des chemins de fer, exigeant qu'on adopte un tarif commun de Sarnia à Régina au taux de 75 cents par 100 livres, applicable aux matériaux de construction des réservoirs et des distilleries. La compagnie du chemin de fer Père Marquette, le Pacifique-Canadien, le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc étant intéressés, soit partiellement ou par les routes alternatives.

Il faut mentionner les circonstances en vertu desquelles le tarif spécial soi-disant proportionnel de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* a été amené.

La *Imperial Oil Company* qui exerce effectivement un très grand commerce dans le Nord-Ouest a déclaré: qu'ayant égard au fait que de beaucoup la plus grande partie de la distribution des huiles et de la gazoline avait été confinée à une période de trois mois, et que comme pendant ce temps qu'on peut appeler la période la plus affairée, trois ou quatre fois le nombre de récipients et de facilités de transport (wagons-réservoirs et le reste) avait été requis que dans n'importe quel autre temps de l'année, on a résolu qu'il fallait construire une raffinerie à Régina et distribuer les huiles et la gazoline de ce dernier endroit.

Désireuse d'obtenir que l'acier nécessaire pour la construction de l'usine soit fabriquée au Canada et à ses usines de Sarnia, la *Imperial Oil Company* a abordé la compagnie du chemin de fer Père-Marquette afin d'obtenir de celle-ci un tarif spécial de 75 cents à Régina.

Le représentant du Père-Marquette a consenti à ce tarif spécial de 75 ceuts, le transport devant s'effectuer par voie de Chicago par les lignes des compagnies américaines se raccordant avec ce réseau, avec le résultat que les lignes américaines obtiendraient le plus long transport.

Sur ces entrefaites, la *Imperial Oil Company* a obtenu ses matières premières à Pittsburg, elle les a consignées à Sarnia, et les a fabriquées du moins en partie. Le trafic est considérable, 5,000 tonnes ont été transportées.

Alors le Père-Marquette a refusé de maintenir ce tarif, ou réellement, de le mettre en vigueur. Bien qu'il n'ait été donné aucune raison à cet effet, je suppose que les chemins de fer canadiens sur les voies desquels la consignation devrait se rendre à Régina à partir de la frontière internationale ont refusé de réduire leur tarif, et ont probablement exercé leur influence sur le Père-Marquette, de manière à empêcher que les compagnies américaines transportent le plus loin les marchandises sortant de Sarnia.

On a alors abordé les voituriers canadiens, mais la *Imperial Oil* n'a pas réussi à obtenir des concessions d'aucun des voituriers ayant des raccordements avec Sarnia. Cependant, le *Canadian-Northern* a consenti dans la suite à adopter le tarif en question et il l'a produit.

Le taux spécial de 75 cents que la *Imperial Oil Company* désirait dans le premier cas de Sarnia à Régina était nécessaire afin de faire face au taux de 93·9 cents de Pittsburgh à Régina, le taux de Pittsburgh à Sarnia étant de 18·9 cents.

Comme la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* n'a pas de raccordement avec Sarnia, le trafic de Sarnia à Toronto, passant par les voies des chemins de fer Père-Marquette et du Pacifique-Canadien paierait le taux établi de 16½ cents et par conséquent, il est devenu nécessaire afin d'égaler le tarif de 75 cents tel que désiré par la *Imperial Oil Company,* que la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* établît un tarif spécial de 58½ cents de Toronto à Régina.

Le tarif que cette compagnie de chemin de fer a déposé est décrit comme étant un tarif spécial proportionné au tarif sur les matériaux de construction à réservoirs et à distilleries transportés de Toronto à Régina, et il est rendu applicable seulement sur les consignations provenant de Sarnia et il ne s'applique pas aux endroits intermédiaires à Régina. Le taux exigé est de 58½ cents.

La compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* soutient que le tarif est juste en vertu des dispositions de l'article 326, paragraphe 3 de la loi des chemins de fer, qui se lit comme suit:

> "Les taux spéciaux sur les marchandises devront spécifier le tarif ou les tarifs, plus bas que dans le tarif réglementaire sur les marchandises, devant être demandés par la compagnie pour quelque denrée ou denrées que ce soit, ou pour chaque classe ou n'importe quelle classe ou classes de la classification sur les marchandises, ou d'un endroit ou des endroits à un endroit ou à des endroits situés sur le chemin de fer; et ces tarifs ne devront pas être plus élevés pour une plus courte que pour une plus longue distance, sur la même ligne dans la même direction, si on inclut cette plus courte distance dans la plus grande."

La disposition alloue sans aucun doute des tarifs spéciaux sur les marchandises et sur les tarifs sur les denrées. Toutefois, ces tarifs sont aussi sujets aux dispositions de la loi se rapportant aux transport d'égalité et de taux communs, que le sont les tarifs réglementaires originaires. L'article lui-même stipule que des tarifs plus élevés ne devront pas être demandés en vertu de ces tarifs spéciaux pour une plus courte que pour une plus longue distance dans la même direction si cette distance plus courte est comprise dans la plus longue.

Le tarif lui-même est confiné dans son application aux consignations provenant de Sarnia, endroit à 232 milles de Toronto et stipule le transport des matériaux en question à Régina, qui est à 357 milles à l'ouest de Winnipeg. Le tarif ne s'étend pas jusqu'à Winnipeg, et les tarifs du *Canadian-Northern* avant que le tarif en question eût été déposé, stipulaient un taux de 62 cents de Toronto, à Winnipeg, et de 85 cents jusqu'à Regina. Les articles transportés n'entrent pas tous dans la même classe, mais la 6ème classe s'applique à tous égards, et les tarifs cités sont ceux de la 6ème classe.

Le taux de Sarnia à Regina est de 86 cents, le même que celui de Toronto à Regina. Le tarif en question réduit le taux applicable sur les lignes du Canadian Northern de 27½ cents. Le *Canadian-Northern* ne suggère pas que le taux de 86 cents est trop élevé. D'un autre côté, le principe posé par cette compagnie dans des causes que cette Commission est à étudier c'est qu'il faut avoir chaque cent du revenu qu'elle peut obtenir et qu'on ne devrait pas lui demander de renoncer à la plus petite partie de celui-ci. Cependant on cherche à soutenir que ce tarif est un tarif de concurrence sur les marchandises.

En tant qu'il s'agit de la ligne du *Canadian-Northern,* il est difficile de voir comment on peut donner quelque effet à cette prétention. Les chemins de fer canadiens ont le droit de différencier tous les taux dans la mesure nécessaire pour recevoir les avantages dont jouit une compagnie sur une autre grâce à un parcours plus court. Les voituriers ne peuvent aller plus loin que cela sans exposer leurs tarifs à être combattus, à moins que le projet de tarif ne soit entièrement mis à exécution.

Dans le tarif régulier existant, le *Canadian-Northern* a déjà fait face au parcours moins long du Pacifique-Canadien jusqu'à Regina et il publie le même taux.

On ne peut prétendre que le commerce de Toronto, à Régina ou de Sarnia à Regina subit une concurrence bien plus forte que le commerce jusqu'à Winnipeg, ou que

les concessions accordées aux fabricants à un endroit devraient être refusées à d'autres, lorsque les conditions du trafic sont les mêmes.

Le *Board of Trade* de Winnipeg est intervenu. Sa dépêche, lue à la séance est la suivante:—

> Ai informé la Commission que je traiterai demain du tarif réduit sur l'acier à construction provenant de Sarnia, de Toronto, Regina, à 58½ cents. De la part des membres sérieusement affectés ce *Board of Trade* proteste vigoureusement contre toute réduction des endroits de l'Est à ceux de l'Ouest, à moins que des réductions correspondantes soient faites dans les taux sur les marchandises qui entrent à Winnipeg et qui en sortent, afin que les fabricants continuent à manufacturer de l'acier à Winnipeg, du moins dans la même position relative vis-à-vis les fabricants de l'Est qui existe maintenant en vertu de la décision de la Commission dans le cas des taux de l'Ouest. J'écris.

Cette dépêche a été suivie de la soumission écrite qui suit:

> Si des taux réduits et spéciaux plus bas que ceux ordonnés par votre Commission sont établis des centres manufacturiers de l'Est du Canada aux endroits dans l'Ouest du Canada, suivant que l'occasion s'en présentera, sans aucune réduction correspondante dans les taux sur les marchandises qui entrent à Winnipeg et qui en sortent, il doit être évident à votre Commission que les fabricants de Winnipeg seront privés de leurs justes droits de faire la concurrence aux fabricants de l'Est sur les consignations à destination des endroits de l'Ouest, et ce groupe croit que la Commission ne devrait pas, et que sans aucun doute elle n'accordera pas sa sanction à une échelle de tarifs qui va amener des résultats si désastreux pour les fabricants de l'Ouest.

A ce sujet, les différents parcours intéressés sont les suivants:

De Pittsburgh à Sarnia et de Sarnia à Régina par voie du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, 2,163 milles.

De Pittsburgh à Sarnia et de Sarnia à Toronto, (P.M. et P.C.) de Toronto à Regina, la route dont le tarif projeté profite, 2,288 milles.

Pittsburgh à Sarnia, Sarnia à Régina *via* Père-Marquette-Chicago, et Northgate, ce qui semblerait être la route par laquelle on avait projeté à l'origine de faire passer la ligne Père-Marquette, 1,958 milles.

Pittsburgh à Winnipeg, Winnipeg à Régina, 1,697 milles.

On remarquera que la route couverte par le tarif en question est 125 milles plus longue que si la route ordinaire de Sarnia à Regina avait été adoptée, alors que l'acier parti de Pittsburgh, et fabriqué à Winnipeg, au lieu de Sarnia, ne parcourt une distance que de 1,697 milles, soit 591 milles de moins.

L'une des choses qui ont reçu le plus d'attention, en considérant les tarifs de l'Ouest, et l'un des premiers principes s'appliquant aux tarifs, c'est le droit d'établir les points de distribution ou les centres manufacturiers en ayant égard à leur situation géographique, d'où rien ne doit être distrait par des tarifs artificiels ou différentiels.

En dehors de certaines circonstances spéciales ou de tarifs extraordinaires, il est bien évident qu'il y aurait eu un avantage à fabriquer cet acier à Winnipeg au lieu de Sarnia. S'il en eût été ainsi, le tarif aurait été $1.01·2, 6e classe, au lieu du tarif ordinaire Sarnia de $1.04·9. En outre, le tarif régulier du *Canadian-Northern*, de Toronto à Winnipeg est de 62 cents, alors que le tarif en question couvre le transport des mêmes marchandises, sur les mêmes lignes et dans la même direction, par voie de Winnipeg et 357 autres milles, pour 58½ cents.

En dehors de ces considérations, l'article 333 de la Loi des Chemins de fer s'applique au trafic en commun. C'est aux compagnies de chemins de fer qu'il incombe d'établir des tarifs en commun, et on peut les obliger d'établir ces tarifs en vertu de l'article 334.

En réalité, des tarifs en commun ont été applicables au tarif en question, tarifs que le *Canadian-Northern* ne cherche nullement à démontrer excessifs ou inconvenants. Tout se résout à une question de concurrence. A ce sujet, il y a lieu de s'en rapporter à l'article 337, qui stipule ce qui suit:

> Nulle compagnie ne peut, par voie de coalition, convention ou traité, exprès ou tacite, ou par un moyen ou un arrangement quelconque, empêcher le transport d'être continu de l'endroit de l'expédition à la destination.

L'intention de la loi, c'est que le trafic passant sur les lignes de deux ou plusieurs autres compagnies doit être considéré et transporté comme trafic direct relevant d'un seul connaissement, et non pas que les tarifs locaux devraient être établis comme proportionnels et le trafic relever de plusieurs connaissements. La loi est muette en ce qui concerne les tarifs proportionnels; et bien qu'il soit très vrai que du trafic direct, dépendant d'un seul connaissement, puisse être mis en mouvement en ayant égard aux tarifs locaux, de telle sorte que en un sens le tarif local soit une partie du tarif direct, cependant il n'en reste pas moins vrai que le tarif local reste à la disposition de tous ceux qui veulent en profiter, et ne se borne pas à un envoi partant de quelque point particulier situé assez loin de là d'une part, ou destiné d'autre part à un point particulier.

Le tarif actuel, bien qu'on prétende qu'il soit proportionnel, ne peut guère être assimilé à rien de ce genre, quand le résultat n'est pas de maintenir le tarif en commun en dehors de Sarnia mais de l'abaisser à 27½ cents.

On ne peut donner aucun effet à des arrangements spéciaux intervenus entre chemins de fer et expéditeurs. Le tarif doit être mis en mouvement d'après les tarifs soumis, ni plus ni moins: et ces tarifs ne doivent établir aucune distinction injuste, et être conformes non seulement aux articles généraux, mais doivent aussi s'appliquer en certains cas aux articles de la loi ayant trait au trafic en commun.

Il reste encore à considérer la demande faite par l'*Imperial Oil Company* pour une ordonnance enjoignant aux compagnies intéressées de soumettre des tarifs directs établissant un taux de 75 cents pour l'huile allant de Sarnia à Régina.

Cette demande est faite dans l'intérêt public. La compagnie expose que le coût de fabrication à Sarnia s'est élevé à $9 la tonne. Ainsi donc, la fabrication à Sarnia a entraîné une dépense de $45,000, ce qui est évidemment dans l'intérêt public.

La situation où se trouve le Pacifique-Canadien, en ce qui concerne la question de fabrication, c'est que le tarif des douanes, articles 381 et 382, énonce un tarif de $3 et $7 la tonne pour différentes classes de fer et acier non fabriqué, alors que l'article 391 établit un droit de 35 pour 100, c'est-à-dire, ainsi que le prétend le Pacifique-Canadien, un droit de $20 à $25.50 par tonne pour la matière fabriquée.

L'*Imperial Oil Co.* a exposé que, pour la matière en question, la différence des droits n'a pas excédé $7 la tonne, et que là-dessus les frais supplémentaires de fabrication au Canada ont absorbé plus de $5, d'où il s'ensuit qu'une somme inférieure à $2 a représenté l'économie de fabrication canadienne, et qu'il est aussi résulté que, pour ce qui a trait au transport, l'économie réalisée représenterait une somme ne dépassant pas ou même restant inférieure à 10 cents par 100 livres.

Il y a, naturellement, un autre intérêt public à considérer. C'est l'intérêt des transports, qui est peut-être, après la grande industrie agricole, l'intérêt public le plus considérable.

En ce qui concerne le grand mouvement en question, son transport par voie des Etats-Unis au lieu du Canada, ainsi que cela avait été établi à l'origine, représenterait une perte pour l'industrie des chemins de fer en s'en tenant à un taux de 75 cents, de $75,000 de revenu, sans tenir compte, naturellement, du court mouvement local qui pourrait encore être à la disposition des chemins de fer canadiens.

La compagnie demanderesse n'a rien dit quant à ce que le taux actuel de Sarnia pourrait offrir de déraisonnable, sauf ce qui pourrait être inféré du fait que le taux Pittsburg-Régina est plus bas que les tarifs combinés Pittsburg-Sarnia et Sarnia-

Régina, s'élevant à $1.04·9, et ce qui pourrait être aussi inféré du fait que la compagnie Père Marquette a déjà consenti à accepter ce taux de 75 cents. Cependant, la plus grande partie des recettes provenant de ce taux s'appliquait à des affaires qui revenaient naturellement aux lignes des Etats-Unis; et c'était un taux auquel elles déclarèrent vouloir se rallier, dans l'espérance de s'attirer ce mouvement d'affaires, et non pas un taux fixé et jugé raisonnable par aucun tribunal quelconque. D'un autre côté, la distance Pittsburg-Régina est de 1,591 milles, alors que la distance Sarnia-Régina est de 1,773 milles. Au taux de 93·9, le mouvement Pittsburg représente une recette-mille de 1·18 cent, et le mouvement Sarnia de 86 cents donne 97 centièmes de cent par tonne-mille.

Le tarif Pittsburg ne prouve rien, si ce n'est que le fer et l'acier peuvent être transportés à meilleur marché de Pittsburgh directement que par voie de Sarnia. Il n'y a là aucune preuve que le taux de Sarnia n'est pas raisonnable.

On a dit aussi que ce tarif ne s'applique qu'au papier, et qu'aucun autre trafic n'en dépend.

Les tarifs applicables au fer et à l'acier se tiennent tous de très près en ce pays. Tout cela relève, d'une manière générale, de la 5e et de la 6e classe, pour les pleins chargements de wagons; et bien qu'il puisse y avoir eu ou non un certain trafic à transporter de Sarnia et qu'il n'en ait été transporté aucun, il ne saurait y avoir le moindre doute que tout le trafic de cette nature est mis librement en mouvement.

Le même taux de 86 cents s'applique de Hamilton et de Montréal, et aussi de Walkerville, où il y a une usine pour la construction des ponts. On peut citer ici en passant les grands viaducs et ponts de l'Ouest, dont un bon nombre ont été construits dans l'Est. Actuellement, il est vrai, la plus grande partie de ces structures, sinon même la totalité, sont édifiées dans l'Ouest pour l'Ouest même. Le grand établissement de la *Manitoba Bridge Company,* et la filiale établie à Winnipeg par la *Dominion Bridge Company,* prouvent qu'il en est ainsi.

Bien que cela soit parfaitement vrai, aucun nouvel agencement de tarif ne peut être justifié, dont l'effet serait de favoriser les maîtres de forges de l'Est au détriment de leurs concurrents de l'Ouest sur le marché de l'Ouest.

Avant que la Commission puisse donner effet à cette demande, il faudra prouver que les taux actuels ne sont pas raisonnables. S'ils ne sont pas raisonnables pour les envois partant de Sarnia, ils ne peuvent pas être raisonnables pour ceux partant de Hamilton, avec une distance plus courte.

Le simple fait que l'*Imperial Oil Company* a une expédition particulièrement considérable à faire, sur laquelle elle s'attend de réaliser de forts profits, ne peut pas être considéré par la Commission comme devant passer avant toutes autres considérations.

Il est bien vrai que la loi permet de mettre en vigueur, pour ce qui concerne les expédition considérables, une échelle de taux proportionnellement moins élevée que pour les expéditions en quantités moindres. (S. 315, ss. 3.)

Cet article a été appliqué dans l'ajustement des taux les moins élevés applicables aux expéditions par wagons entiers—c'est-à-dire en établissant la base de taux moins élevés applicables aux expéditions par wagons entiers en comparaison avec les expéditions se faisant par quantités insuffisantes pour remplir tout un wagon. La Commission ne peut, et je crois qu'elle ne devrait pas aller plus loin que cela. Avec ce régime, il n'y a pas de disparité réelle au préjudice du petit manufacturier ou commerçant. En pratique, tous ceux qui font le commerce de denrées dont le transport se fait par voie ferrée font assez d'affaires pour avoir besoin de wagons chargés au complet, ce qui signifie en même temps une plus grande facilité de transport et une diminution des dépenses d'exploitation de la compagnie de chemin de fer. De l'autre côté si les taux applicables aux expéditions, par exemple, de 5,000 tonnes, étaient moins élevés que pour les expéditions de 2,500 tonnes, ce serait simplement établir une disparité injuste envers le petit commerçant en accordant tous les avantages à son rival faisant un plus gros commerce. Si un tel régime était mis en vigueur quand il s'agit du transport d'une denrée s'expédiant en grandes quantités, comme le char-

bon, par exemple, nous n'aurions pas d'autre résultat à la longue que l'extinction complète des petits marchands et le monopole des affaires du pays placé entre les mains de riches distributeurs?

La requête est renvoyée.

L'assistant commissaire en chef Scott et M. le commissaire Goodeve approuvent ce qui précède.

M. le commissaire McLean: Le tarif du *Canadian-Northern* accorde une préférence injuste et il devrait être désavoué. J'approuve le jugement.

DANS L'AFFAIRE DES AVIS D'EMBARGO.

Jugement rendu par le commissaire en chef Drayton, le 16 février 1916:

On se plaint que la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* n'a point fait rapport à la Commission des avis d'embargo envoyés aux expéditeurs le long de ses lignes en conséquence d'embargo placé sur le trafic fait en commun par une compagnie de transport avec qui elle a un raccordement.

La compagnie demande qu'une ordonnance soit rendue établissant ce qu'il y a à faire en la matière. Quand il s'agit des embargos mis en vigueur par une compagnie de raccordement américaine, à défaut d'une telle réglementation, les avis d'embargo ne seraient pas communiqués à la Commission.

Il est nécessaire que la Commission soit mise en possession des renseignements complets concernant tous les embargos, peu importe les raisons pour lesquelles ils ont été mis en vigueur. Au point de vue du trafic, le résultat est le même sans doute—le trafic est paralysé et la Commission devrait savoir pourquoi il ne circule pas, et elle devrait avoir les détails suffisants pour lui permettre de lever les embargos aussitôt que la chose peut être faite ou d'enjoindre à la compagnie canadienne de faire passer son trafic sur une autre ligne. On ne peut trouver de solution plus intelligente à la situation ainsi créée au trafic.

Tout embargo de quelque nature que ce soit doit être rapporté à la Commission

Outre cette question des embargos, et en vue des difficultés spéciales résultant des conditions défavorables de la température, je suis aussi d'opinion que les compagnies de chemin de fer devraient donner un avis, par dépêche télégraphique, de toute obstruction à la circulation sur leurs lignes ou de tout arrêt dans le transport du trafic pour toute période dépassant vingt-quatre heures. Ces dépêches télégraphiques devraient mentionner tous les détails concernant le dérangement—les efforts qui sont faits pour y remédier et l'heure à laquelle la voie sera libre.

L'assistant commissaire en chef Scott et le commissaire McLean approuvent le jugement.

AUTORISER ET IMPOSER LA CONSTRUCTION D'UN PASSAGE À NIVEAU CONVENABLE AU-DESSUS DE LA VOIE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MICHIGAN-CENTRAL À L'ENDROIT OÙ LA RUE WYANDOTTE, DE WINDSOR, ONT., CROISE L'EMPLACEMENT DE LA VOIE DE LA COMPAGNIE.

Jugement rendu par le commissaire en chef Drayton, le 24 février 1916:

Cette cause est venue devant la Commission en différentes occasions. La question du croisement de la voie à cet endroit a été étudiée d'abord par feu le Commissaire en chef, M. le juge Mabee et le Dr Mills.

Les membres qui faisaient alors partie de la Commission allèrent visiter l'endroit en question et il fut permis à la ville de procéder à l'extension de la rue Wyandotte à la condition de construire et d'entretenir un pont surélevé à l'intersection de la voie du chemin de fer Michigan Central, et une ordonnance formelle a été rendue le 19 avril 1910, pour donner effet à la décision de la Commission.

La ville n'a obtenu le droit de prolonger la rue Wyandotte au delà de la voie de la compagnie en construisant ce pont surélevé que pour une période de quatre ans; de sorte que les droits à elle conférés en vertu de cette ordonnance sont expirés le 10 avril 1914.

Après l'expiration du délai, aux termes de l'ordonnance, la cité a fait une autre demande pour un passage à niveau, laquelle demande a été combattue par la compagnie de chemin de fer.

Cette demande a été étudiée le 13 mars 1915. Cette cause s'est terminée par l'autorisation donnée à la cité de prolonger la rue Wyandotte au moyen d'un pont tel que le lui permettait l'ordonnance précédente, mais la requête pour un passage à niveau a été renvoyée pour les raisons contenues dans le jugement oral qui a alors été rendu.

La corporation a présenté une nouvelle requête pour un passage à niveau sous prétexte que la construction d'un pont exige une dépense si considérable que la municipalité ne peut pas le construire. La lettre de son avocat démontre que le conseil a pris des renseignements d'experts en construction de ponts, de Toronto, et il a appris que pour construire un pont au-dessus de la voie du Michigan-Central, à l'endroit en question, sans abaisser le niveau de la voie ferrée, le coût s'élèverait entre $250,000 et $300,000, à part les dépenses encourues pour changer le niveau de l'avenue Wellington et celui de la rue Cameron.

La Commission a poussé plus loin son enquête. On dit que le Michigan-Central possède une voie double à l'endroit en question—les deux voies sont à une assez bonne distance l'une de l'autre. Si ces deux voies étaient rapprochées de manière à laisser un espace de 13 pieds entre les centres et à passer toutes deux sous une même arche de 30 pieds le coût ne devrait pas être excessif.

L'ingénieur en chef de la Commission, M. Mountain, a fait une étude sérieuse de la question du coût. D'après lui le pont, et ses approches, pourrait être construit pour environ $35,000. L'ordonnance restera en vigueur.

Mais à cause de la présente situation financière, la Commission cependant, fait droit à la requête de la ville en l'autorisant à construire temporairement un passage à niveau à l'usage des piétons seulement, à condition qu'elle y mette un gardien pour la protection du trafic. Cette autorisation temporaire a été accordée en attendant la fin de l'enquête que la Commission est à faire relativement au coût de la construction; et d'après les termes du consentement de la compagnie de chemin de fer et ceux de la requête de la cité, ladite autorisation cessera dès que la Commission aura décidé l'issue principale, ou à défaut de ladite décision, elle cessera quand même le 31 décembre 1916.

Vu toutes ces circonstances-là la présente condition financière et les soins que l'on prend pour la protection du public, l'ordonnance temporaire sera encore en vigueur jusqu'au 31 décembre 1916 bien qu'on en soit venu à une décision sur la question principale.

M. le Commissaire Goodeve approuve le jugement.

ELLIS CONTRE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC RELATIVEMENT À LA CONSTRUCTION D'UN RAMEAU SUR L'AVENUE ST. CLAIR, TORONTO.

Jugement du Commissaire en chef DRAYTON, le 28 février 1916:

Il s'agit d'une requête présentée par M. William Ellis demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc de construire un rameau jusqu'à ses propriétés sur l'avenue St. Clair, Toronto, Ont.

La requête a reçu l'appui de la compagnie, mais la cité s'y oppose.

La cause a été entendue à une séance de la Commission tenue à Toronto le 21 courant.

On dit que M. Ellis, avant d'ouvrir son clos de bois et charbon sur l'avenue St. Clair, est allé voir les officiers du Grand-Tronc qui étaient bien prêts à construire le

tronçon demandé; et alors ne prévoyant aucune difficulté avec la cité il a loué la propriété et dépensé beaucoup d'argent à construire des bâtisses et l'installation nécessaires à son commerce, et il est obligé maintenant, pour conduire ses affaires de faire une dépense considérable, et à laquelle il ne s'attendait pas, à cause de l'absence de ce rameau.

Le requérant expose de plus que la ligne principale de la division nord de la compagnie croise maintenant l'avenue St. Clair et que la construction proposée d'un rameau dans le voisinage de la ligne actuelle ne donnerait pas lieu à plus d'inconvénient ou de danger.

Le requérant allègue encore qu'il serait dangereux de construire un tronçon en venant du nord à cause de la pente considérable.

La compagnie de chemin de fer appuie entièrement les prétentions du requérant.

Lors de la séance, vu l'importance de l'avenue St .Clair au point de vue de la circulation, et du commerce du requérant, de l'autre côté la Commission était d'opinion qu'on ne pouvait refuser, sans l'étudier davantage, la demande du requérant; le jugement fut donc réservé afin de permettre à l'ingénieur de la Commission de visiter les lieux afin de s'enquérir s'il ne serait pas possible de construire ce rameau en partant du nord afin d'éviter tout croisement de l'avenue St. Clair.

Nous avons entretenu cette opinion, et il est non seulement possible, mais très facile de construire ce rameau en partant du nord.

La seule objection que l'on puisse faire, apparemment, à la construction d'un rameau en partant du nord au lieu du sud c'est que le rameau ainsi construit ne pourrait pas être prolongé plus tard, si l'augmentation du commerce l'exigeait, aussi facilement et aussi économiquement.

Toutefois, l'importance de l'avenue Saint-Clair suffit entièrement à justifier tout inconvénient ou toute perte que la construction de la voie d'évitement au nord pourra occasionner au chemin de fer.

On peut desservir la propriété de la requérante en construisant une voie industrielle s'étendant à tout endroit, 500 pieds au nord de l'avenue Saint-Clair. Néanmoins, on ne donne pas maintenant d'instruction explicites au sujet de la voie industrielle.

On obligera la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à déposer un plan indiquant l'emplacement de la voie d'évitement destinée à la requérante, et reliant sa voie ferrée à un endroit, au nord de l'avenue Saint-Clair. S'il surgissait quelque divergence au sujet de ce plan, la Commission sera mieux en état de régler l'affaire qu'en se conformant au plan actuel soumis.

Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve ont confirmé ce jugement.

AU SUJET DU GRAIN NON ÉCOULÉ ET NON ENTREPOSÉ DANS LE DISTRICT DÉSIGNÉ SOUS LE NOM DE LAC-AUX-OIES, DESSERVI PAR LES LIGNES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN", ET DU TRANSPORT DE CE GRAIN.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 4 mars 1916:

La Commission est instruite que le Sénat a adopté sans amendement le bill n° 47, adopté par la Chambre des Communes, le 1er mars 1916.

Etant donné la congestion reconnue du district du Lac-aux-Oies, la Commission doit exercer une action immédiate, en exécution de cette loi.

Il n'y a aucun point qui exige l'audition de preuve ou l'étude des faits soumis.

En coopération avec la Commission des grains, la Commission des chemins de fer a, de temps à autre, étudié la question du transport du grain avec les différents chemins de fer.

On a formulé, en octobre, la première plainte relative à la situation dans le district du Lac-aux-Oies. L'inspecteur de la Commission a examiné la question avec M. Murphy et M. Brown, de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern.* Le 6 novembre, M. MacLeod, le gérant général du chemin de fer, a reçu une dépêche lui faisant part que les élévateurs étaient alors déjà en grande partie, remplis, sinon à leur capacité, et que l'attention de son personnel et la répartition des wagons étaient nécessaires. Le 8 novembre, M. MacLeod a envoyé une dépêche portant qu'il espérait envoyer, dans les 24 heures suivantes, 250 wagons fermés vides à certains endroits du district du Lac-aux-Oies. Le 9, on l'a informé que, bien que cette fourniture soulagerait la situation, des renseignements obtenus indiquaient qu'il en faudrait un plus grand nombre pour y remédier, et qu'il faudrait accorder une attention particulière aux demandes du district, vu que la capacité d'entreposage avait été presque entièrement prise, laissant une énorme quantité de grain qu'on ne pouvait alors ni entreposer ni expédier.

Le 15 novembre, l'inspecteur de la Commission a averti que, dans la période comprise entre le 8 et le 13 novembre inclusivement, la compagnie de chemin de fer avait fourni 204 wagons dans le district, soit cependant un déficit d'encore 1,500 wagons dans ce district. L'inspecteur de la Commission a continué a exiger une livraison plus considérable.

La Commission a envoyé M. Spencer, le chef du service, dans l'Ouest, avec instructions de veiller à ce que les chemins de fer fissent leur possible pour faciliter la circulation des wagons vides et des wagons chargés.

Au commencement de janvier, la neige a obstrué la ligne, et le transport du blé a virtuellement été arrêté. Comme il est devenu nécessaire pour la Commission de concentrer toute son énergie à voir à la fourniture de charbon, le plus tôt possible, aux districts de l'Ouest, dont beaucoup souffrait d'une grande pénurie de charbon, on a perdu un temps considérable à ce sujet. Les conditions atmosphériques ont été très défavorables—l'extrême froid rendant l'eau rare le long de la ligne et rendant très difficile d'obtenir des locomotives un service régulier.

Outre les difficultés locales, les interdictions à l'exportation, qui ont, en grande partie, de temps en temps régné à presque tous les ports américains d'où l'on pouvait exporter du grain et, dans une mesure restreinte, visé les transports à Saint-Jean, sont venues compliquer davantage la situation.

Pendant son séjour dans l'Ouest, M. Spencer a débattu avec M. Warren, le gérant de la compagnie, la question de la quantité de grain que la compagnie devait encore transporter.

Les chiffres mentionnés par M. Warren à M. Spencer, et applicables au district du Lac-aux-Oies, qui comprend non seulement la ligne reliant Saskatoon à Calgary, mais aussi l'embranchement Delisle-Elrose, indiquent que la compagnie a estimé qu'il restait encore à transporter du district treize millions de boisseaux de blé et deux millions de boisseaux d'autres grains. L'estimation de M. Warren indiquait que la compagnie devait encore transporter le grand total de quatre-vingt-neuf millions de boisseaux.

En réponse à une dépêche relative à la situation à ce sujet, M. McLeod a télégraphié à la Commission, le 15 février, qu'on avait expédié du blé depuis cette estimation afin de réduire à 11,732,000 boisseaux la quantité de blé qui restait encore dans le district, et à 1,945,000 boisseaux les autres grains, soit le transport nécessaire d'un total de 13,677,000 boisseaux de grain dans le district du Lac-aux-Oies.

Je suis d'avis que la compagnie a fait son possible pour transporter la récolte durant la saison dernière. Elle a accordé toute son attention au district du Lac-aux-Oies, étant données les demandes des autres districts desservis par son réseau. Elle ne peut faire mieux aujourd'hui, et je doute qu'elle puisse faire aussi bien.

M. Sclanders, le secrétaire du *Board of Trade* de Saskatoon, a confirmé l'estimation de la compagnie. Au commencement du transport, M. Sclanders a adressé une lettre attirant l'attention de la Commission sur la situation du district du Lac-aux-

Oies, et il a depuis informé qu'il faudrai encore transporter du district du Lac-aux-Oies une quantité approximative modérée de grain, représentant 60 pour 100 de la récolte.

L'attitude de la Commission du grain a absolument la même fin. Certes, ses chiffres au sujet du grain disponible dépassent un peu ceux de la compagnie. L'honorable M. Motherwell, le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, ainsi qu'une délégation des personnes intéressées dans le district, ayant à leur tête M. McColl, de Chinook, auxquels sont dans la suite venus se joindre l'honorable M. Marshall, le ministre de l'Agriculture de l'Alberta, et M. Buchanan, M.P., ont partagé l'avis qu'il y avait encombrement et danger de détérioration et de perte de grain.

Une enquête, avec ses retards et l'anéantissement de l'objet du bill, ne pourrait servir aucune fin utile. La compagnie reconnaît la situation. Il ne peut y avoir, et il n'existe pas de doute au sujet de son urgence.

Il faudrait émettre une ordonnance mettant en vigueur la dernière loi et enjoignant à la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* de mettre sur-le-champ, 1,200 wagons de grain et 36 locomotives dans le district du Lac-aux-Oies. Il faut maintenir ces wagons et ces locomotives dans ce district, jusqu'à ce qu'il soit rendu une autre ordonnance, et il faut les employer au transport du grain, soit à l'élévateur de la tête de ligne, à Saskatoon, et y faire les livraisons, soit aux voies de correspondance, à Saskatoon, où il est effectué un raccordement entre les lignes du *Canadian-Northern* et celles du Grand-Tronc-Pacifique.

L'ordonnance enjoindra, de plus, à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui possède actuellement dans l'Ouest des wagons et des locomotives n'accomplissant pas de service, d'utiliser tous les wagons et toutes les locomotives disponibles pour transporter le grain de l'élévateur de Saskatoon à différents endroits à l'est.

En tant que les livraisons sont faites par le *Canadian-Northern* dans l'élévateur, la compagnie n'éprouve absolument aucune difficulté à retenir ces wagons dans le district et à les faire retourner aussitôt. En tant que les livraisons sont faites aux voies de correspondance, pour chaque wagon qui a effectué une correspondance, le Grand-Tronc doit, en retour, le remplacer par un wagon fermé vide, afin qu'il y ait toujours au moins 1,200 wagons à grain occupés au transport.

Ainsi qu'on l'a déjà fait comprendre, on continuera le transport jusqu'à l'émission d'une nouvelle ordonnance. La présente ordonnance ne sera pas rendue avant l'époque où le commissaire du grain donnera avis qu'il n'y a plus danger de perte de grain non entreposé et non protégé dans le district, ou avant la date à laquelle l'élévateur de Saskatoon sera rempli, et avant que le Grand-Tronc puisse enlever des voies de correspondance le grain transporté du district par le *Canadian-Northern.*

Les compagnies sont tenues de convenir de la répartition des taux, qui ne doivent pas être augmentés. Cette répartition doit accorder au *Canadian-Northern* une augmentation sur le taux ordinaire par mille que représenterait un tarif proportionnel pour le trajet direct sur le parcours du *Canadian-Northern* jusqu'à Saskatoon.

Ces proportions doivent être arrêtées dans l'espace d'une semaine. A défaut d'ententes conclues entre les parties, à l'expiration de ce délai, les répartitions seront décidées par la Commission suivant les avis et les faits que l'une ou l'autre compagnie de chemin de fer désirera soumettre dans l'intervalle.

Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire McLean ont confirmé le jugement.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN, SOUS L'EMPIRE DES ARTICLES 317 ET 334, AYANT POUR OBJET L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC D'ÉCHANGER LE SERVICE DES MARCHANDISES AVEC LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN À NORTH-BAY, SUR UN PIED D'ÉGALITÉ AVEC LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 9 mars 1916:

La présente requête a été entendue aux séances de la Commission, tenues à Ottawa, le 25 janvier 1916, l'hon. F. H. Phippen, C.R., comparaissant pour le *Canadian-Northern* et W. C. Chisholm, C.R., pour le Grand-Tronc.

Les questions impliquées revêtent une grande importance aux yeux des compagnies intéressées, le Grand-Tronc désirant particulièrement maintenir ses correspondances de service procurées par le *Temiskaming and Northern Ontario*, de North-Bay à Cochrane, par le Transcontinental, de Cochrane à Winnipeg, et par les lignes du Grand-Tronc-Pacifique, à partir de l'ouest de Winnipeg. Il va sans dire que, outre les autres considérations, le Grand-Tronc est essentiellement intéressé dans l'avenir du Grand-Tronc-Pacifique.

D'autre part, le *Canadian-Northern* est de pareille façon intéressé dans la correspondance des marchandises aux endroits situés sur le Grand-Tronc, dans l'Ontario, à l'endroit de provenance qui lui permettra de profiter du long transport de ce trafic, d'obtenir sa part du profit de la construction du Grand-Tronc dans l'Ontario, et d'être à même de faire concurrence aux autres voituriers de l'Ouest pour le trafic en provenance des lignes du Grand-Tronc dans ce district.

M. Phippen se base spécialement sur l'article 317, et tout particulièrement sur les paragraphes 1, 2 et 4. L'article se lit comme suit:

> Toutes les compagnies doivent, dans les limites de leurs pouvoirs, accorder aux particuliers et aux compagnies, toute facilité raisonnable et convenable, pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises sur leurs chemins de fer ou en venant, et pour l'échange des transports entre leurs chemins de fer respectifs et les rentrées du matériel roulant.
>
> 2. Ces facilités comprennent la réception régulière et en temps raisonnable, l'expédition et la livraison dans les mêmes conditions, à la demande de toute autre compagnie, des marchandises présentées pour le transport d'entiers parcours, et, quand il s'agit d'expéditions faites par wagons complets, elles comprennent l'acceptation, l'expédition et la livraison à un taux d'entiers parcours, du wagon et de son contenu à destination et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, ainsi que l'acceptation, l'expédition et la livraison régulières et en temps raisonnable de ces marchandises par la Compagnie à des taux d'entiers parcours, à la demande de tout intéressé au trafic d'entiers parcours.
>
> 4. Toute compagnie possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à une autre voie ferrée, ou en la croisant, fait partie d'un parcours interrompu de chemin de fer, ou qui possède une tête de ligne, une gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les facilités raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic qui vient par cet autre chemin de fer, et ce, sans retard déraisonnable et sans préférence ni avantage, et sans préjudice ni désavantage, ainsi qu'il est dit plus haut; et faire en sorte que le public désireux de se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication, n'y trouve pas d'obstacle à la circulation et y rencontre en tout temps à cet égard toutes les facilités raisonnables de transport par les voies ferrées des diverses compagnies.

Et l'avocat prétend que le simple fait que North-Bay est le terminus du Grand-Tronc rend le Statut absolument applicable et pour ce qui est de la stricte légalité, certifie à la compagnie requérante le droit à l'ordonnance qu'elle demande.

M. Chicholm expose que là où il y a des taux et des routes communs qui donnent satisfaction il ne faudrait par ordonner l'utilisation d'une autre route contre les protestations d'un agent partiel de transport, ou à la demande d'une compagnie qui désire augmenter par là ses encaissements.

Il attaque la stabilité financière du *Canadian-Northern,* s'appuyant sur l'action de l'*Interstate Commerce Commission* qui a refusé de forcer des compagnies de chemin de fer à tenir des relations de transport avec d'autres voies ferrées dont elles ne reconnaissaient pas la stabilité; et il s'appuie sur la décision de la commission dans la cause du *Great-Northern* contre le *Canadian-Northern* 11 C.R.C., page 425.

Le résultat des objections de M. Chisholm c'est que l'intérêt du public doit être établi avant de mettre l'application en vigueur.

Les faits qu'a soumis la *Quaker Oats Co.,* demontrent que le manque de grain dont elle souffrait justifiait amplement l'acceptation forcée par le Grand-Tronc du trafic du *Canadian-Northern.* L'ordonnance n° 24698 fut donc émise pendant l'assemblée enjoignant au Grand-Tronc d'acquiescer au tarif conjoint, qui devait être publié incessamment, et déposé par le *Canadian-Northern,* applicable au grain et aux produits du grain expédiés en wagonnées de Port-Arthur, Port-William et Westport à des stations du Grand-Tronc par voie de North-Bay, Ont.

On a décrété également que le tarif conjoint devait être identique à celui publié et déposé par le Pacifique-Canadien des lieux d'expédition aux mêmes destinations, et que le grain transporté soit favorisé des privilèges de mouture en transit accordés aux expéditions reçues par le Grand-Tronc du Pacifique-Canadien.

M. Chisholm voulait une occasion de discuter la question avec les chemins de fer Transcontinental-National et *Temiskaming & Northern Ontario;* jugement réservé sur la question principale.

Dans cette audience on n'a établi l'existence d'aucun intérêt dans ce trafic, hormis celui du grain et des produits de grain allant de l'ouest à l'est; en conséquence, la question principale, telle que présentée par notre considération est appuyée par les exigences et les intérêts du *Canadian-Northern* lui-même.

Des voies de passage existent entre les lignes du *Canadian-Northern* et celles du Grand-Tronc-Pacifique, l'agent de correspondance pour le transport du Grand-Tronc, en différents endroits à l'ouest de Winnipeg. Il n'est pas besoin d'en tenir compte. Des voies de passage du même genre se trouvent également à Winnipeg et à Fort-William. Le Grand-Tronc lui-même peut faire un échange de trafic à North-Bay au moyen des voies de passage du *Temiskaming & Northern Ontario.* Il y a aussi des voies de passage disponibles pour le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc à James-Bay-Junction et à différents endroits dans le sud de l'Ontario, qu'il n'est pas nécessaire d'énumérer.

Pour ce qui regarde les facilités d'échange du trafic, cela ne soulève point de question actuellement. La question porte sur l'extension de leur utilisation et la publication de tarifs communs qui rendront le mouvement possible.

Une requête qui comportait des principes à peu près similaires était la cause au sujet des taux de Muskoka. Dans cette affaire le *Canadian-Northern* avait fait une demande contre les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien; et cette demande était basée sur les mêmes articles qu'on prend pour appui dans le cas présent.

Cette requête demandait que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien fussent obligés d'émettre des billets d'entier parcours à des taux d'entier parcours, de tous les points sur leurs lignes à tous les points sur le *Canadian-Northern* par voie de n'importe quelle jonction que le voyageur voulait traverser.

Le mobile de la requête était que beaucoup des transactions de Muskoka venait par voie de Buffalo et des endroits à l'ouest de Toronto. Le *Canadian-Northern* avait une ligne qui desservait le district de Muskoka, mais dépourvu de toute communication avec l'Ouest, il n'avait pas l'occasion d'accaparer une partie des transactions de Muskoka qui partaient des endroits à l'ouest de Toronto.

Feu le commissaire en chef Mabee, dans son jugement qui renvoyait la requête pour ce qui avait trait au trafic originaire des stations du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, a dit:—

> Ce ne semble pas être une proposition raisonnable qu'une compagnie de chemin de fer soit libre de se servir de la Loi pour accaparer à son profit un trafic qu'une autre compagnie, ou d'autres compagnies, de chemin de fer ont créé à grands frais et avec beaucoup de travail ardu, sans que pour cela on démontre la prépondérance d'utilité pour le public. L'on doit se rappeler que cette requête vient de la compagnie du chemin de fer et on n'a pas prouvé que les conditions actuelles sont incommodes pour le public; ni que le public y gagnerait d'une façon sensible si le changement était autorisé; et que ce changement ferait grossir les encaissements de la compagnie demanderesse n'est pas *in se* une raison suffisante pour accorder la requête. D'après l'article 317 les facilités fournies doivent être raisonnables, la préférence ou avantage qui serait donné, ou le retard ou la différence de traitement qui serait permis, ne doivent pas être déraisonnables, de sorte qu'il est patent que l'article tout entier vise l'établissement de relations commerciales justes et raisonnables. Est-ce juste qu'on permette à la compagnie requérante de se servir de la Loi pour détourner des lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à Toronto le trafic des touristes, lequel trafic ces deux dernières compagnies ont passé des années à développer? Il est clair que cela profiterait à la requérante; mais on n'a pas encore prouvé que l'intérêt du public y soit pour grand'chose. J'abonde dans l'argument de la requérante à l'effet que la situation physique des chemins de fer est comprise dans les conditions du paragraphe 4; mais on n'a pas démontré que le public désireux de se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication y trouve un obstacle.

Je n'admets pas la prétention que les conditions actuelles devraient être modifiées, simplement parce qu'un nombre insignifiant de gens désireraient correspondre à Toronto pour les lignes de la requérante; et je ne puis pas regarder la chose comme raisonnable et convenable que dans l'application de cet article on fasse subir à certains chemins de fer de lourdes pertes et de fortes difficultés, lorsque le véritable but de la requête est évidemment non pas d'offrir au public de plus grandes facilités, mais d'augmenter le profit potentiel des voies de la requérante."

Cette autorité a été suivie par la Commission dans la cause du charbon à Fort-William; dans cette cause ces principes ont été appliqués: la Commission a déclaré que ses pouvoirs, conférés par la loi sur les Chemins de fer, ne devaient pas servir à détourner le trafic de la voie d'une compagnie à celle d'une autre sans que le public y gagne.

M. Phippen fait une distinction relativement à cette cause du charbon, en ce que, dit-il, le Grand-Tronc ne sacrifierait pas de revenu, puisque c'est le terminus de sa ligne.

Bien que ceci, dans un sens, soit vrai sans doute, à mon sens le statut, en traitant de l'obligation qui incombe aux compagnies de fournir des facilités et des tarifs communs, ne distingue pas entre les terminus et les autres endroits du réseau.

En tout cas, cependant, l'effet de ces décisions, qui établissent de quelle manière, dans le passé, la Commission a interprété le statut, est entièrement contre l'argument avancé au nom de la compagnie requérante, à l'effet que les termes du statut lui-même oblige les compagnies de chemin de fer à fournir à toute personne et à toute compagnie à tous les endroits où il est possible d'établir un libre parcours, des facilités de communication ferroviaire et des taux uniformes qui suffisent à tout mouvement possible sur le parcours commun.

Il est manifeste, naturellement, que si la Commission pouvait refuser une requête faite en vertu de cet article parce que la compagnie adversaire y perdrait de son revenu,

la requête pourrait être renvoyée pour d'autres raisons; c'est une question qui exige l'exercice des fonctions judiciaire et discrétionnaire de la Commission.

Ce ne serait pas juste envers le *Canadian-Northern* de renvoyer la présente requête ni de mener à leurs conclusions logiques les principes qui ont déterminé la teneur du jugement dans les deux taux de Muskoka et dans la cause du charbon à Fort-William.

Il y a d'autres questions à considérer. La règle, établie par les décisions de la Commission, que la première compagnie a droit au bénéfice du roulage à longue distance, serait entièrement méconnue si la requête était renvoyée en ce qui concerne le *Canadian-Northern*. Il en résulterait que le *Canadian-Northern* serait obligé de remettre au Transcontinental National à Winnipeg ou au Pacifique-Canadien à Port-Arthur tout le trafic originaire de ses lignes de l'Ouest et destiné aux stations du Grand-Tronc dans l'Ontario intermédiaires aux voies de transfert à Toronto. Les affaires du *Canadian-Northern* ont droit aux mêmes égards que celles du Grand-Tronc.

Il est nécessaire, cependant, que la Commission détermine certains principes d'après lesquels ces voies d'échange et ces taux d'entier parcours devront fontionner.

Le statut exige l'établissement de facilités raisonnables et appropriées pour l'échange du trafic et pour le retour du matériel roulant. Etant donnée la regrettable duplication d'un grand nombre de chemins de fer, il ne serait certainement ni raisonnable ni convenable que ces voies d'échange, qui entraînent au moins certaines dépenses réelles dans chaque cas non seulement pour la construction mais aussi pour l'entretien et l'exploitation, fussent installées à tous les endroits possibles; et s'il fallait que des taux communs fussent émis à mesure et chaque fois que ces voies d'échange possibles seraient établies, le seul résultat serait de doubler d'une façon absurde les tarifs et d'ajouter aux frais d'exploitation des chemins de fer sans qu'il en résulte aucun avantage pour les conditions du trafic.

North-Bay est un endroit où le Grand-Tronc devrait échanger le trafic avec le *Canadian-Northern*. C'est aussi un endroit d'échange invitant à l'établissement de taux communs, en tenant compte du principe général que la première compagnie de transport a droit au roulage à longue distance sur ses lignes, subordonnément à la restriction, qui sera rigoureusement appliquée, que la route commune qui en est la conséquence est raisonnable et pratique et ne comporte pas de roulage de retour qui accroisse les frais du public.

Il me revient qu'en matière de roulage le Grand-Tronc et les lignes des gouvernements d'Ontario et du Dominion devraient être considérées comme une seule route.

Aucune direction formelle ne doit être donnée maintenant au sujet des principes suivant lesquels les taux communs doivent être établis. Il faut que les parties aient l'occasion de faire sur ce point toutes les suggestions qu'elles désirent faire; et dans le cas où, d'ici deux semaines, on ne s'accorderait pas sur les territoires et les bases du partage, une audience aurait lieu à la demande de l'une ou l'autre des parties au procès, pour décider la question.

En ce qui regarde le partage, le *Canadian-Northern* a offert d'accepter la division existant entre le Grand-Tronc, le *Temiscaming & Northern Ontario* et le Transcontinental. Cette offre me paraît juste et devrait être acceptée, à moins qu'on ne donne des raisons suffisantes au contraire.

M. le sous-commissaire en chef Scott approuve.

DROITS DE SURESTARIE SUR LES WAGONS APPARTENANT À DES PARTICULIERS ET GARÉS SUR DES ÉVITEMENTS PRIVÉS.

On a demandé à la Commission de rendre une décision sur l'application de la règle n° 12, relative au service des wagons, dans les circonstances suivantes.

La *Nichols Chemical Company, Limited,* de Toronto, possède un certain nombre de wagons particuliers spécialement construits pour le transport des acides. Les com-

pagnies de chemins de fer paient trois quarts de cent par mille de roulage aux propriétaires de ces wagons privés pour l'usage des wagons. La compagnie prétend que les wagons-réservoirs employés au transport des acides diffèrent de toute autre catégorie de wagons en ce que les accessoires de déchargement se corrodent souvent et que les acheteurs sont incapables de décharger les wagons sans le secours des expéditeurs. Les consignataires sont quelquefois obligés d'envoyer chercher des hommes de la compagnie chimique pour faire réparer les tuyaux d'évacuation; ils craignent de permettre à leurs propres ouvriers de faire les réparations nécessaires, à cause de la nature des matières à manier. C'est pourquoi la compagnie consent volontiers à laisser les wagons chez le consignataire jusqu'à ce qu'on ait pu les décharger convenablement. Les wagons sont déchargés sur les voies d'évitement particulières des consignataires.

La compagnie chimique a prétendu que ses wagons sont loués aux consignataires jusqu'à ce que ces derniers les aient libérés après les avoir déchargés, mais il m'a été impossible d'obtenir une preuve appuyant cette déclaration. Quand le déchargement a subi des retards au delà de l'estarie, les compagnies de chemins de fer ont exigé des consignataires des droits de surestarie.

Voici l'article 12 des règlements de service canadien des wagons:

> " Quand les wagons et la voie appartiennent au même particulier, on n'exigera aucun droit de surestarie."

Les wagons ne sont pas la propriété du consignataire; ils ne sont donc pas exempts des frais ordinaires de surestarie en vertu de cette règle.

L'objet des règlements du service des wagons n'est pas tant de procurer des revenus additionnels aux chemins de fer que d'amener la prompte libération des wagons de façon à ce qu'ils soient disponibles pour d'autres expéditions. Ceci s'applique aux wagons privés aussi bien qu'aux wagons appartenant aux compagnies de chemins de fer.

Si la prétention de la *Chemical Company,* savoir qu'il faut une plus longue période d'estarie pour le déchargement de ces wagons à cause de la tendance des tuyaux d'évacuation à se corroder, doit être maintenue, il faut amender l'application du règlement du service des wagons en conséquence.

Je crois que dans le cas présent on peut informer les parties que l'article 12 du règlement n'exempte pas les consignataires de la compagnie chimique du paiement de la surestarie.

MM. le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve approuvent cette décision.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE NANAÏMO CONTRE LE NOUVEAU PROJET DE TARIF QUI ÉLIMINE NANAÏMO COMMISSION DE TÊTE DE LIGNE QUANT À L'APPLICATION DU TARIF DES MARCHANDISES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 16 mars 1916:

Pendant plusieurs années, Nanaïmo a bénéficié des taux de tête de ligne du littoral. Cet avantage lui a été enlevé.

Comme les taux inférieurs sont tout à fait hors de proportion et plus bas que les taux fixés comme raisonnables au point de vue du service, la difficulté d'ordonner à la compagnie de rétablir l'ancien tarif était évidente.

D'autre part, il n'est pas douteux que les changements de tarif causent plus ou moins de désagréments et engendrent parfois de réelles injustices; et la Commission a réservé son jugement afin de pouvoir étudier la chose et s'assurer si elle ne pourrait pas logiquement ordonner le rétablissement du tarif.

Il m'est impossible de trouver un fondement sur lequel une telle ordonnance pourrait être basée.

Le principe que le chemin de fer peut avoir à faire face à la concurrence des voies de transport maritime ou qu'il peut négliger cette concurrence à volonté, est généralement accepté et trop bien connu pour qu'il soit besoin d'y insister.

Si le chemin de fer préfère ne pas s'occuper de la concurrence maritime, la Commission n'a le droit d'intervenir que si le tarif exigé est déraisonnable comparé au service rendu.

Il est impossible de dire qu'il en est ainsi dans le cas présent.

Il appert que le Pacifique-Canadien a entretenu pendant des années sa traverse à wagons à Ladysmith, donnant à Nanaïmo des taux de tête de ligne du littoral comprenant un parcours par voie ferrée de Ladysmith à Nanaïmo, une distance de 14 milles, sans frais.

Les installations de Ladysmith n'appartenaient pas à la compagnie, et par suite des taux de transport que l'on exigeait, le Pacifique-Canadien pousse maintenant son service de traverse à wagons jusqu'à Esquimalt.

Le parcours de la voie ferrée d'Esquimalt à Nanaïmo est de 69 milles. Il s'ensuit que pour accorder à Nanaïmo le bénéfice des taux de tête de ligne, il faut que la Commission déclare que la compagnie de chemin de fer doit transporter les envois de Nanaïmo sur une distance de 69 milles pour rien.

Sans doute, si la compagnie de chemin de fer faisait le même service pour rien sur une distance semblable ou plus considérable, la Commission pourrait ordonner que Nanaïmo jouisse du transport sur un parcours de 69 milles pour rien, en invoquant le motif de distinction injuste. Tel n'est pas le cas. Les seuls points jouissant des taux de tête de ligne étant Esquimalt et Victoria, et, étant donné qu'Esquimalt, naturellement, touche à Victoria, il n'y a pas de préférence indue; et il n'y a pas lieu d'émettre une ordonnance.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 16 mars 1916:

On se plaint qu'à partir du 8 avril 1915, on a augmenté les taux de faveur des marchandises venant de l'Est du Canada à destination de Nanaïmo en y ajoutant une somme arbitraire de 5 cents par cent livres en chargement de wagon entier et de 10 cents par cent livres en chargement de moins d'un wagon, par comparaison avec les taux de Vancouver. L'historique des taux du tarif à Nanaïmo semble être le suivant, autant que l'on en peut juger par les dossiers de la Commission: le premier tarif transcontinental dont il soit fait mention au dossier est un tarif mis en vigueur le 23 janvier 1904. Cela nous a montré Victoria et Nanaïmo jouissant des taux de tête de ligne, aucune base n'étant établie pour les autres points situés sur le parcours du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo. Le tarif d'annulation, mis en vigueur le 6 mai 1907, nous a montré Victoria et Nanaïmo jouissant des taux de tête de ligne et certains autres points situés sur le parcours du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo prenant un taux arbitraire de 5 cents par cent livres dans le cas de chargements de wagons entiers et de 10 cents par cent livres en chargements de moins d'un wagon, de plus que ces taux.

Comme nous l'avons indiqué, le 8 avril 1915, Nanaïmo a été biffé de la liste des têtes de ligne jouissant des taux de faveur. Il en résulte que actuellement Victoria et Esquimalt sont les seuls points dans l'île de Vancouver qui jouissent des mêmes taux de tête de ligne que Vancouver et les autres têtes de lignes de la Colombie-Britannique.

Depuis le 1er septembre 1904, des taux de classification ont été mis en vigueur pour les points situés sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo pour les envois venant de l'Est du Canada, lesquels taux remplacent les taux de classification indiqués antérieurement dans les tarifs du Transcontinental. Ces taux de classification comportent une base plus élevée pour les endroits situés sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, y compris Victoria, que celle qui s'applique à Vancouver.

A l'audience, le requérant allégua que, par sa situation géographique, Nanaïmo est tout désigné comme centre de distribution pour l'île de Vancouver de tous les produits transportés par le Pacifique-Canadien; qu'il est plus avantageux pour la compagnie de chemin de fer d'effectuer ses déchargements à cet endroit, abrégeant ainsi son parcours, et que depuis l'ouverture au trafic du chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo

jusqu'à Courtenay et Alberni, Nanaïmo occupe une situation plus favorable que Victoria pour un centre de distribution.

De son côté, la compagnie de chemin de fer n'envisage que la concurrence maritime. Elle fait remarquer que les tarifs de transport de l'Est du Canada à Vancouver et à Victoria ont été établis en raison de cette concurrence et que les compagnies de chemins de fer peuvent à leur gré absolu, ou en tenir compte ou l'ignorer tout à fait.

La compagnie insiste sur la différence entre la concurrence qui se fait à Nanaïmo et celle qu'elle rencontre à Vancouver et à Victoria. Il n'y a pas, dit-elle, de lignes océaniques qui se rendent directement à Nanaïmo par le canal de Panama, et le tonnage transporté par eau à Nanaïmo est beaucoup moindre que le trafic en destination de Victoria.

A l'allégation que Nanaïmo occupe une excellente position comme centre de distribution, la compagnie répond que les résultats ne le démontrent pas.

La compagnie convient que le trafic n'a pas diminué. Le représentant de Nanaïmo affirme que les navires qui relâchent à Nanaïmo n'ont pas leur pleine cargaison pour ce port. Il cite le témoignage des officiers de douane qui déclarent que les trois quarts du trafic maritime venant de l'étranger en destination de Nanaïmo ne font pas escale à Vancouver ou Victoria, et que l'autre quart n'est pas enregistré au port de Nanaïmo, parce qu'il a d'abord touché à Vancouver ou Victoria. Il dépose un relevé du mouvement des navires.

Arrivées de ports étrangers.

Année.	Nombre.	Tonnes.
1910	338	297,516
1911	320	243,123
1912	175	291,308
1913	169	86,290
1914	329	206,025

La diminution en 1913 est due à la grève qui eut lieu cette année-là.

Les chiffres suivants indiquant les arrivées des ports de la côte, ont été déposés:

Arrivées des ports de la côte.

Année.	Nombre.	Tonnes.
1910	2,663	667,705
1911	2,540	769,213
1912	3,078	746,597
1913	1,939	643,498
1914	2,296	659,829

Il a été déposé un autre état indiquant le tonnage venant de ports étrangers entré directement à Nanaïmo. On a représenté, comme je l'ai déjà dit, qu'une grande partie du tonnage expédié à Nanaïmo ne lui est pas attribué dans les comptes rendus officiels parce que les entrées se font aux ports de Vancouver et de Victoria.

Les chiffres déposés donnent pour Nanaïmo les entrées suivantes.

1910	7,319
1911	4,443
1912	9,126
1913	7,856
1914	5,282

La question déterminante est l'effet de la concurrence du transport maritime. A maintes reprises la Commission en a indiqué la portée sur l'établissement des tarifs. Ses décisions dans ce sens sont résumées dans la cause de la *Chambre de commerce de Blind-River vs les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, la compagnie de transportation Dominion,* 15 *Can. Ry. Cas.,* 146. A la page 156, discutant le fait qu'un taux de concurrence avec le transport par eau avait été en vigueur à Blind-River puis abandonné, le jugement s'exprime dans les termes suivants:

> " ...rien dans ceci ne restreint le droit qu'a le chemin de fer d'abandonner ces taux quand la concurrence du transport par eau devient moins effective, ou même quand le chemin de fer désire n'en plus tenir compte."

C'est un privilège acquis à une compagnie de chemin de fer que d'entrer en concurrence avec le transport par eau; mais elle n'est pas tenue de le faire contre son gré. *Compagnies d'huile Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern,* 12 *Can. Ry. Cas.*, 361.

Le tarif n° E-2994, établi par le Pacifique-Canadien le 15 avril 1915 et mis en vigueur le 1er juin 1915, fixe les taux pour les têtes de ligne et indique les endroits où cinq ou dix cents, comme il a été expliqué, sont ajoutés arbitrairement à ces taux. Ce tarif contient une longue liste d'articles, variant de matières à réclame à du fil de téléphone et des câbles pour l'éclairage à l'électricité, soit 1,044 item. Il contient aussi un tableau de taux spéciaux comprenant 108 item.

Un relevé déposé par le requérant à l'audience et fourni par le ministère des Douanes donne en détail le nombre de tonnes entrées à Nanaïmo, dont le total a déjà été indiqué.

1914.

2,090	tonnes	d'huile combustible, 5 cargaisons séparées.
600	"	de nitrate.
914	"	de sel, 3 cargaisons.
52	"	de produits de la distillation.
34	"	de pâte de bois.
125	"	d'orge, de papier d'emballage, de farine et de pommes.
235	"	de charbon bitumineux.
50	"	d'orge.
84	"	de marchandises diverses, de pommes et de charbon de forge.
42	"	de papier et de glycérine.
37	"	de glycérine.
9	"	de nitro-cellulose.
6	"	de blé.
4	"	de marchandises diverses.
4,282	"	

Il est impossible de mettre cette liste en regard de la liste des taux, parce que plusieurs articles différents se trouvent groupés dans le même item, comme celui comprenant " des marchandises diverses, des pommes et du charbon de forge." Mais considérant ceux de ces articles qui sont tarifés, nous avons les suivants qui forment un total de 1,169 tonnes, soit 27 pour 100 du tonnage total; du sel, de l'orge, du papier d'emballage, de la farine, des pommes, des articles divers, du charbon de forge, du papier et de la glycérine. Ainsi qu'expliqué, certains de ces articles, groupés sous une désignation générale ne correspondent à aucuns des articles tarifés, comme, par exemple, le charbon de forge et la glycérine.

Pour 1913, la liste déposée est plus longue:

2,498	tonnes	d'huile combustible, 9 cargaisons complètes.
500	"	de nitrate.
650	"	de nitrate.
2,403	"	de sel, 7 cargaisons.
102	"	de foin.
40	"	de pâte de bois.
24	"	de papier.
60	"	de fruits et de bois de charpente brut.
20	"	de pâte de bois.
17	"	de fruits.
35	"	de gazoline.
42	"	de charbon.
850	"	de nitrate.
29	"	de fruits, etc.
150	"	de foin.
34	"	de papier.
50	"	d'orge.
12	"	de fruits, etc.
40	"	de pâte de bois.
7,556	"	

Tenant compte de l'explication donnée pour le premier tableau, nous trouvons dans le second les articles suivants auxquels des taux sont attribués dans le tarif de

transport des marchandises: du sel, du papier, des fruits, du bois de charpente brut. Le total de ce tonnage est de 2,617, soit 33 pour 100 du nombre total de tonnes enregistrées au port.

On affirme qu'en 1910, 1911 et 1912—les statistiques de ces années n'ont pas été fournies en détail,—uné grande quantité de ciment a été importé de San Francisco et de divers endroits sur le détroit de Puget. Ni l'un ni l'autre de ces articles est tarifé. Le requérant, avons-nous déjà dit, prétend que les entrées à Nanaïmo n'offrent pas un indice assez conclusif, puisque une grande partie du trafic maritime en destination de Nanaïmo ne se rend pas à cet endroit directement mais entre par Vancouver ou Victoria. Voilà toutefois qui revient à dire que pour une grande proportion de ce trafic, ou la concurrence par mer est ineffective ou elle a sa répercussion dans les taux établis pour Vancouver et Victoria. Les relevés déposés indiquent que les cargaisons transportées par mer directement à Nanaïmo comprennent surtout des marchandises lourdes et encombrantes, et la compagnie du chemin de fer ne tient pas à faire de concurrence pour en obtenir le trafic puisqu'elle n'a pas inscrit la plupart de ces articles dans son tarif de transport des marchandises expédiées de l'Est du Canada.

La compagnie de chemin de fer allègue l'augmentation de la concurrence océanique depuis l'ouverture du canal de Panama et le fait que Nanaïmo ne se trouve pas comme Vancouver et Victoria à subir directement cette concurrence. Elle ajoute que les navires qui passent par le canal de Panama ne se rendent pas à Nanaïmo sans escales.

Nanaïmo a joui pendant longtemps des taux d'une tête de ligne. Quand il fut mis au tarif sur le même pied que Victoria, il y avait sans doute une différence entre ces deux endroits dans les cargaisons reçues par mer et dans la concurrence océanique. Cette concurrence a dû de temps à autre subir des changements; mais la compagnie de chemin de fer n'en a pas tenu compte, non plus que de la distance plus grande, et elle a laissé dans son tarif les deux endroits sur un pied d'égalité.

D'ordinaire, quand la concurrence par eau n'est pas un facteur déterminant, le principe est reconnu que la discontinuation d'un taux qui depuis très longtemps est en vigueur, est matière à considération de la part d'un tribunal régulateur.

La concurrence de la navigation dans le trafic crée une situation différente. Un chemin de fer peut aller au-devant de cette concurrence ou n'en pas tenir compte; ainsi, nonobstant que pendant de nombreuses années un tarif a donné à Nanaïmo l'avantage des taux de tête de ligne, la compagnie du chemin de fer a pleine et entière liberté, en vertu de la Loi des chemins de fer, de retrancher ce privilège. Peut-être l'augmentation de la concurrence maritime déterminera-t-elle la compagnie à rétablir les anciens taux; la chose est entièrement à sa discrétion. La Commission étant impuissante à forcer un chemin de fer à entrer en concurrence avec le trafic par eau ne peut le forcer à établir un tarif de tête de ligne et ne peut l'obliger à continuer des taux de tête de ligne que la compagnie elle-même a établis et qu'elle désire abolir.

PLAINTE DE LA COMPAGNIE DITE "HUNTING-MERRITT LUMBER CO." DE VANCOUVER, C.-A., CONTRE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE QUI REFUSE DE SE CHARGER DES WAGONS DESTINÉS AU GREAT-NORTHERN OU AU NORTHERN-PACIFIC, EMPÊCHANT AINSI LES EXPÉDITIONS D'OBTENIR D'AUTRES WAGONS, QUE CEUX DU CANADIEN-PACIFIQUE POUR CHARGER LEURS MARCHANDISES À LEURS SCIERIES D'EBURNE, C.-A.

PLAINTE DE LA COMPAGNIE DITE "HUNTING-MERRITT LUMBER CO.", DE VANCOUVER, C.-A., *et al*, RÉCLAMANT CONTRE LE SURPLUS DE UN CENT PAR 100 LIVRES, EXIGÉ EN PLUS DES TAUX DE VANCOUVER POUR LE TRANSPORT DU BOIS ET DES BARDEAUX EXPÉDIÉS D'EBURNE À DIFFÉRENTS ENDROITS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 28 mars 1916:

Voici une plainte réclamant contre les taux exigés actuellement pour le transport du bois et des bardeaux expédiés d'Eburne à différents points du Canada et des Etats-

Unis. Ces taux sont fixés à un cent au-dessus du tarif de Vancouver. La réclamation instituée par la *Hunting-Merritt Lumber Company,* du Canada est endossée par la *Lulu Island Shingle Company, Limited,* la *Eburne Saw-Mills, Limited,* la *Canadian Cedar Lumber Company,* et la *Schull Lumber and Shingle Company.*

Les scieries de la *Hunting-Merritt Company* sont situées sur l'embranchement de l'île Lulu de la compagnie des tramways électriques de la Colombie-Britannique. Le chemin de fer Vancouver-Ile-Lulu, dont il est question, appartient au Pacifique-Canadien, qui l'a affermé à la compagnie des tramways électriques de la Colombie-Britannique. Les scieries du plaignant à Eburne sont à Boundary-Road, à 5 milles et demi de Westminster. Le trafic est expédié au Pacifique-Canadien, à Abbotsford, à 45 milles de Boundary-Road et 50 milles d'Eburne.

Les requérants réclame contre les taux plus élevés qu'ils ont à payer comparés à ce que paient les scieries de Vancouver, Victoria, Seattle, Everett, Tacoma et Portland. Les scieries de Seattle, Everett, Tacoma et Portland sont sur des chemins de fer, dont les tarifs ne relèvent pas de la juridiction de la Commission. Toute comparaison doit se faire avec Vancouver ou Victoria. Les requérants prétendent de plus qu'ils peuvent expédier leur marchandise à Toronto de différents points sur l'île de Vancouver à un prix de transport moins élevé que ce qu'ils ont à payer d'Eburne. Mais les chargements qui partent de l'île de Vancouver, le taux est un cent et demi de plus que sur ceux qui partent de Vancouver même. A plusieurs des endroits mentionnés par les requérants où le tarif côtier est en vigueur, s'exerce la concurrence et le Pacifique-Canadien adapte ses prix à ceux du *Great-Northern* et du *Northern-Pacific.*

La Commission a souvent sanctionné une légère augmentation dans les taux exigibles des endroits situés sur un embranchement ou sur une ligne latérale comparés aux endroits voisins situés sur la ligne principale. La *Almonte Knitting Co. vs* les compagnies du Pacifique-Canadien et du M.-C., 3 *Can. Ry. Cas.,* 441; La maison Malkin Sons *vs* la Compagnie du Grand-Tronc, 8 *Can. Ry. Cas.,* 183; Réclamation de Herbert Oyler, Kentville, N.-E., dossier 14126.3.

En considérant la question des taux pour le transport du bois de divers endroits de la Colombie-Britannique, la Commission dans ses ordonnances a fixé des taux basés arbitrairement sur le tarif des têtes de ligne. Les décisions suivantes sont à citer.

> N° 1863, 13 octobre 1906, chargements expédiés d'endroits situés sur le chemin de fer Nelson-Port-Sheppard (*Great-Northern*), 2 cents de plus que les taux du Pacifique-Canadien pour le transport de Nelson. Autorisation de 4 cents pour 35 milles sur le C. G. N., le C.-P. absorbant 2 cents.
>
> N° 20912, 25 novembre 1913, des stations du *Great-Northern* entre Vancouver et Westminster, 1 cent par 100 livres de plus que les taux du Pacifique-Canadien pour le transport de Vancouver; autorisation de 2 cents et demi pour 8 milles sur le G.-N., le P.-C. absorbant un cent et demi.
>
> N°16225, 3 octobre 1912, des endroits sur le *Vancouver-Fraser-Valley-Southern* (appartenant à la compagnie des tramways électriques de la Colombie-Britannique) un cent de plus que les taux de Vancouver; autorisation de 2 cents et demi pour une moyenne de 7 milles et demi sur les tramways de la Colombie-Britannique, le P.-C. absorbant 1 cent et demi.
>
> N° 23332, 23 février 1915, des endroits sur le chemin de fer de la *Western Ontario Power Company* (usines de la *Stoltze Manufacturing Co.*), 2 cents de plus que de Vancouver; autorisation de 3 cents pour la *W. O. Power Co.,* le Pacifique-Canadien absorbant un cent.

Ainsi, dans son ordonnance 16225 du 3 octobre 1912, la Commission a autorisé des endroits sur le chemin de fer *Vancouver-Fraser-Valley-Southern* un taux à un cent plus élevé que de Vancouver. Cette compagnie a une charte fédérale et par conséquent est justifiable de la Commission. En général les distances auxquelles s'applique cette augmentation arbitraire d'un cent sont les mêmes que celles dont il s'agit dans cette

cause, et les taux autorisés par la Commission dans le cas du *Vancouver-Fraser-Valley-Southern,* la compagnie les a appliqués de son propre chef aux endroits sur le chemin de fer de l'île Lulu. Les mêmes taux sont en vigueur sur le *Vancouver-Victoria-Eastern.*

De ce trafic le chemin de fer de l'île Lulu reçoit 6 cents, dont le Pacifique-Canadien absorbe 5 cents; c'est-à-dire que le Pacifique-Canadien reçoit de ce trafic commun 5 cents de moins que de son propre trafic pris à Westminster. Cet ajustement n'a rien d'illégitime.

La réclamation s'attaque aussi à la question des wagons. Les requérants se plaignent de ce que la compagnie des tramways électriques de la Colombie-Britannique refuse d'accepter des wagons du *Great-Northern* et du *Northern-Pacific* pour charger à différents endroits sur le chemin de fer *Vancouver-Lulu-Island* et pour être ensuite expédiés aux Etats-Unis, faisant ainsi concurrence au Pacifique-Canadien et aux lignes qui s'y raccordent. Il existe à cet effet, assure-t-on, une convention entre les tramways électriques de la Colombie-Britannique et le Pacifique-Canadien.

La compagnie *Hunting-Merritt* représente qu'à cause des exigences de son industrie, elle a besoin de wagons de 40 pieds, tels qu'en ont le *Great-Northern* et le *Northern-Pacific.*

Le wagon fermé généralement en usage sur le Pacifique-Canadien est un wagon de 36 pieds. Les requérants peuvent charger 300,000 bardeaux dans un wagon de 40 pieds et environ 260,000 dans celui de 36 pieds. Ce dernier a une capacité minimum de 30,000 livres et peut transporter environ 35,000 livres. D'après M. Lanigan, un wagon de 40 pieds a une capacité minimum de 41,000 livres.

M. Merritt convient que le wagon généralement en usage pour le transport au Canada est celui de 36 pieds. Les chargements sont en moyenne de 34,000 livres. Le témoin peut difficilement dire quelle proportion du trafic des requérants exige un wagon plus grand. L'usage du wagon de 40 pieds semble n'être que pour la commodité de l'expéditeur. Il appert de plus que ceux des concurrents de la requérante dont les usines sont situés sur le Pacifique-Canadien se servent en général des wagons de 36 pieds.

La preuve indique que le Pacifique-Canadien fournit un wagon de 40 pieds quand il le peut, mais que les expéditeurs comptent surtout sur le wagon fermé ordinaire de 36 pieds. Ce wagon est propre au trafic général.

Les compagnies de chemins de fer sont tenues, en vertu de la Loi des Chemins de fer, d'accorder toute facilité raisonnable et convenable pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises. L'article 317 oblige les compagnies de chemins de fer " dans les limites de leurs pouvoirs respectifs."

Si demande est faite à un chemin de fer de fournir un wagon qui n'est pas sur la liste de son matériel roulant elle reste dans les limites de ses pouvoirs en choisissant sur la liste de son matériel roulant le wagon qui a la capacité la plus rapprochée du wagon demandé.

Requête de la Kootenay Shingle Co., Ltd., de Salmo, C.-A., à l'effet de faire prononcer la Commission sur le bien fondé d'une réclamation contre la compagnie du Great-Northern touchant un chargement de bardeaux pour lequel la compagnie du chemin de fer n'a pas fourni un wagon de la capacité demandée. Dossier 26018.

Quand la compagnie de chemin de fer est en possession de wagons de capacité plus grande que les siens propres, appartenant à d'autres chemins de fer, elle peut les mettre à la disposition des expéditeurs et la preuve a démontré que la chose se pratique; mais l'obligation des chemins de fer, de fournir des wagons, étant limitée comme il a été indiqué plus haut, il n'appartient pas à la Commission de forcer les compagnies à fournir des wagons de plus grande capacité appartenant à des chemins de fer étrangers.

Le commissaire en chef Drayton approuve ce jugement.

CITÉ DE VANCOUVER *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION VANCOUVER-VICTORIA-EASTERN; CONSTRUCTION D'UNE GARE POUR LES MARCHANDISES ET LES VOYAGEURS, AINSI QUE STIPULÉ DANS UNE CONVENTION EN DATE DU 16 MAI 1910.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION À L'EFFET D'OBTENIR L'APPROBATION D'UN PLAN REVISÉ POUR LA GARE VANCOUVER, UNE GARE POUR MARCHANDISES ET VOYAGEURS À VANCOUVER.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 31 mars 1916:

La cité de Vancouver a présenté une requête pour obtenir, en vertu de l'article 26a, une ordonnance enjoignant la compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver-Victoria-Eastern de commencer la construction d'une gare pour marchandises et voyageurs ainsi que stipulé dans une convention consentie entre la cité et la compagnie en date du 16 mai 1910.

La Commission a étudié la requête aux séances tenues à Vancouver les 1er et 2 juin 1915 et formulé l'ordonnance n° 23881. Cette ordonnance enjoint à la compagnie de soumettre à la Commission avant 6 mois des plans détaillés indiquant le nouvel emplacement, de terminer la gare le ou avant le 1er juin 1917 et de procéder sans délai au remplissage nécessaire à la construction.

Des plans détaillés de la gare, de son outillage et de ses facilités sont soumis à la Commission en temps voulu, et le 23 décembre la Commission par l'ordonnance n° 24539 les approuve.

Le 10 février 1916, la compagnie écrit à l'effet que la ville lui a demandé de construire la gare à 100 pieds plus à l'est que l'emplacement indiqué sur le plan approuvé; elle se déclare prête à faire ce changement et demande que l'ordonnance soit modifiée en conséquence.

Le 18 février, MM. Pringle et Guthrie, au nom de la ville de Vancouver, donne avis que le conseil municipal a passé une motion le 17 février autorisant une requête à la Commission de la part de la ville de Vancouver pour obtenir une ordonnance enjoignant la compagnie du chemin de fer *Vancouver-Victoria-Eastern* de construire sa gare pour voyageurs sur un emplacement sur le creek False, à 375 pieds à l'est de la limite est de la rue Main. MM. Pringle et Guthrie annoncent en même temps que des plans explicatifs seront expédiés sans retard.

Le 29 février, M. Haydon, au nom de la compagnie, soumet un plan revisé, lequel, d'après ses renseignements, rencontre, dit-il, les désirs de la ville de Vancouver, et il demande une ordonnance en conséquence. Le 16 mars, MM. Pringle et Guthrie déposent les plans et les devis explicatifs mentionnés dans la requête de la ville du 18 février.

Le plan soumis par la ville avait trait à d'autres propriétés et pouvait difficilement servir de plan de construction. La Commission, le 18 mars, avertit en conséquence MM. Pringle et Guthrie, que le seul plan indiquant suffisamment les changements proposés est celui que la compagnie a déposé, puis retiré en affirmant qu'elle le faisait pour se conformer aux désirs de la ville en ce qui concerne l'emplacement de la gare.

Sur ces entrefaites, l'honorable sir Charles Hibbert Tupper intervient et demande une révision de l'enquête et une modification de l'ordonnance de façon à mettre l'emplacement de la gare à l'angle de la rue Prior et la ruelle Park. La Commission demande alors à messieurs Pringle et Guthrie si la ville veut qu'une ordonnance soit rendue conforme aux plans déposés par le *Great-Northern,* lesquels placent la gare à 375 pieds en arrière de la rue main, et comment elle envisage la proposition de sir Charles Hibbert Tupper. Le 27 mars, messieurs Pringle et Guthrie expédient de Vancouver un télégramme qui se lit en partie comme suit:

"La convention primitive met l'emplacement de la gare à l'angle des rues Prior et Park. Une deuxième convention et l'ordonnance de la Commission en date du 22 juin 1915, modifie l'emplacement et met la gare contiguë au terrain cédé au *Canadian-Northern,* plus au sud et à 300 pieds de la rue May. Une conven-

tion subséquente change l'emplacement de la gare, qu'elle met à 75 pieds plus à l'est; la limite sud de l'emplacement reste telle que décrite dans l'ordonnance. La ville consent au changement des plans seulement en ce qui concerne l'emplacement et non en ce qui concerne la construction ou la disposition de la gare, et n'a consenti à aucune autre modification. La ville consentirait à une ordonnance qui laisserait la gare sur le nouvel emplacement proposé à 375 pieds en arrière de la rue Main et contigu au terrain cédé au *Canadian-Northern.* La ville demande à la Commission de refuser la requête de sir Hibbert Tupper à l'effet de faire mettre la gare à l'angle de la rue Prior et de la ruelle Park."

Au début, il y a eu retard à s'entendre sur les détails précis et nécessaires de la construction de la gare. La convention, qui date du mois de mai 1910, en dehors de l'acquisition du terrain, d'un peu de remplissage et de la construction de quelques voies de chemin de fer, semble être restée lettre morte jusqu'au mois de juin 1915. alors que la ville a présenté sa requête, dont le résultat a été de déterminer d'une façon précise les obligations de la compagnie concernant l'emplacement, l'architecture et la construction de la gare.

Une révision semble inutile et tout retard pour discuter un changement d'emplacement ne ferait que retarder la construction de la gare.

Mais toute cette question est plutôt compliquée et il est nécessaire d'examiner les documents et la position des intéressés.

Le paragraphe 3 de la convention du 3 mai 1910 se lit comme suit:—

> La compagnie du chemin de fer s'engage à construire une gare aux voyageurs à l'angle ou près de l'angle de la ruelle Park et de la rue Prior.

Le paragraphe 6 ajoute:—

> La dite gare doit être construite de façon à pouvoir servir de gare commune pour les voyageurs du *Great-Northern,* du *Northern-Pacific,* du Grand-Tronc-Pacifique, du *Canadian-Northern* et de tout autre chemin de fer qui entrera plus tard dans la ville de Vancouver; et lesdits chemins de fer pourront obtenir le privilège conjoint de la gare aux conditions que la Commission jugera raisonnables, nécessaires et équitables, à un prix basé sur les dépenses faites par la compagnie de chemin de fer pour le remplissage du terrain, la construction, l'entretien et les réparations de ladite gare.

Pour prévenir tout différend qui peut surgir entre les chemins de fer utilisant ladite gare et pour leur permettre de se servir des approches, le paragraphe 12 stipule que:

> La compagnie de chemin de fer consent à toute ordonnance que la Commission des chemins de fer peut passer pour permettre à une autre compagnie de traverser ses voies afin que ladite autre compagnie puisse se rendre à ladite gare ou aux parties du lit du creek False dont la ville est propriétaire. La compagnie de chemin de fer convient qu'il existe un état de choses qui autorise la Commission des chemins de fer du Canada à passer une ordonnance sous l'empire de l'article 176 de la loi des chemins de fer concernant l'usage de ses voies par d'autres compagnies d'un endroit situé dans le townsite Hastings à la voie de garage de Still-Creek ou à proximité et une entrée dans ladite gare ou à la limite est de la propriété de la ville au creek False; et ladite compagnie s'engage de plus à ne pas créer de conditions qui de l'avis de la Commission des chemins de fer empêche qu'une telle ordonnance soit accordée.

L'article 176 mentionné dans ce paragraphe, autorise la Commission à permettre l'usage par une compagnie des voies, propriétés, etc., d'une autre compagnie.

A l'audience, la convention du 9 février 1911, consentie entre Sa Majesté le Roi pour la province et la compagnie de chemin de fer a été déposée.

Cette convention se rapporte au même sujet que celle de février 1910 et modifie cette dernière dans quelques détails, qu'il n'est pas nécessaire d'indiquer ici en entier.

Mais la question de la gare fait le sujet du paragraphe 2, dont la partie suivante est pertinente à la cause présente:

> La compagnie de chemin de fer doit développer, construire et ériger sur le côté nord du creek False avant l'expiration de cinq (5) ans de la date de la passation par l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique d'une loi confirmant la présente convention, une gare commune pour voyageurs, ne devant pas coûter moins de $500,000 et située près de l'intersection de la ruelle Lane et de la rue Prior, dans la ville de Vancouver. Ladite gare doit être construite de manière à convenir à la compagnie de chemin de fer et de navigation *Vancouver-Victoria-Eastern,* et à toutes autres compagnies de chemin de fer qui plus tard construiront des voies de chemin de fer entrant dans la ville de Vancouver, ou qui entreront dans ladite ville sur les voies de ladite compagnie de chemin de fer, lesdites autres compagnies de chemin de fer auront le droit d'utiliser conjointement ladite gare en tant que la capacité de ladite gare le permettra raisonnablement, et sur paiement d'une indemnité juste et équitable.

Cette convention pourvoit encore à l'usage en commun de ladite gare en imposant à la compagnie, au gré du lieutenant-gouverneur en conseil, l'obligation de construire des approches raisonnables et convenables à ses entrepôts à marchandises sur le creek False, afin que les autres compagnies puissent placer leurs wagons sur une voie de transfert que ladite compagnie doit y construire, et de permettre aux autres compagnies de faire usage de ses entrepôts et de permettre aux autres compagnies l'accès à ses entrepôts pour le chargement et le déchargement des marchandises. Le document contient d'autres stipulations, qu'il n'est pas nécessaire de mentionner ici, concernant l'usage de la gare en commun.

Le chapitre 55 des lois provinciales de 1911 confirme ces deux conventions, celle à laquelle la Couronne est partie d'une façon absolue, et celle consentie par la ville dans son entier excepté les parties qui se trouvent modifiées par la convention de la Couronne; et les stipulations contenues dans les deux conventions ont la même force que si elles étaient contenues dans la loi confirmative et en formaient une partie intégrante.

D'après les dites conventions, la compagnie de chemin de fer obtient la partie nord du creek False telle que décrite, ayant le long de la limite ouest une longueur de 770 pieds; et elle s'engage expressément à construire une gare commune suffisante non seulement pour son chemin de fer, mais aussi pour l'usage de la compagnie du *Canadian-Northern,* laquelle est spécifiquement désignée dans la convention.

Nonobstant les dits arrangements, la ville consentit, le 5 février 1913, une convention avec les compagnies du *Canadian-Northern-Pacific* et *Canadian-Northern,* cédant à la compagnie du *Canadian-Northern la partie* du creek False située au sud de celle cédée au *Great-Northern.*

Le paragraphe 11 de cette dernière convention autorise le construction d'une gare aux marchandises et aux voyageurs comprenant toutes les dépendances nécessaires. Ce paragraphe stipule en partie que:

> La gare et les dépendances à l'usage des voyageurs doit être à tous égards moderne et construite pour la commodité des voyageurs non seulement du *Canadian-Northern-Transcontinental,* mais aussi de toute autre compagnie de chemin de fer qui aura l'usage comme susdit de ladite gare. La gare aux voyageurs doit être une gare commune d'une architecture convenant à l'importance de la ville de Vancouver et ne coûtant pas, y compris les quais, les hangars de wagons et les locaux pour les bagages, les messageries et les bureaux, moins d'un million de dollars ($1,000,000).

Le paragraphe 22 ajoute:

> La compagnie de chemin de fer doit construire la gare commune aux voyageurs, les dépendances, les voies et les facilités qui doivent être construites sur le terrain du chemin de fer, de manière à ce que ladite gare puisse servir à l'usage non seulement de la compagnie de chemin de fer et du *Canadian-Northern* mais de toutes autres compagnies, (y compris la compagnie du *Pacific-Great-Eastern*), qui désire en faire usage.

Le paragraphe 24 stipule les facilités à construire à l'usage des autres compagnies et le paragraphe 25 pourvoit à la circulation des wagons de marchandises et à la manutention des marchandises appartenant à d'autres compagnies.

En un mot, la convention, en ce qui concerne l'exploitation d'une gare commune, contient des stipulations analogues à celles rédigées avec soin dans la convention de 1910, et ratifiées par la législature.

Les deux conventions peuvent être tenues pour incompatibles puisque la première stipulait en tout termes que la *Canadian-Northern* pouvait se servir de la gare du *Great-Northern.*

Mais la convention du *Canadian-Northern* est elle-même sanctionnée par le chapitre 76 des lois provinciales de 1913; l'article 4 de ladite loi ratifie et confirme cette convention nonobstant toute stipulation au contraire dans aucune loi ou aucun statut.

Tel est l'état de choses existant quand la ville, au mois de juin 1915, présenta sa requête pour faire mettre à exécution le contrat passé avec le *Great-Northern.*

La Commission n'est pas autorisée à décréter la construction de deux gares ayant les facilités suffisantes pour servir à des fins exactement identiques.

La compagnie du *Great-Northern* ne conteste pas la nécessité d'une gare quelconque. Elle a besoin à Vancouver de facilités plus convenables et l'intérêt public exige qu'elle les fournisse. Les plans qui ont été soumis sont ceux qu'elle-même a préparés et elle ne se plaint pas d'avoir eu à faire des travaux devenus inutiles par suite de la convention subséquente. Deux choses ont été discutées à l'audience, le progrès des travaux et l'emplacement exact du terrain cédé à la compagnie par cette convention.

M. McNeil occupait pour la compagnie. Il a demandé une ordonnance autorisant la construction de la gare près de la limite sud de la propriété. Il a, dit-il, signifié les procédures au gouvernement provincial, à la ville de Vancouver, et à la compagnie du *Canadian-Northern.* L'emplacement qu'il propose amènerait la limite sud de la gare à 600 pieds de la rue Prior.

M. l'architecte Swale, cité par la ville, déclare qu'il faudrait certainement changer l'emplacement; que ce serait à tous égards pour le mieux; que les plans ainsi modifiés présenteraient plusieurs avantages et que l'emplacement proposé est supérieur à l'autre.

La ville ne fait aucune objection. Au contraire, l'échevin Whitesides déclare que n'était le retard, le nouvel emplacement serait de beaucoup préférable, et que tous les intéressés y gagneraient au changement.

Tenant compte de la convention de 1913 consentie par le *Canadian-Northern,* il ne fait pas doute que les deux gares offriraient un plus beau coup d'œil si elles étaient érigées l'une près de l'autre, sur le même plan peut-être, ou au moins dans des styles d'architectures dont la juxtaposition n'aurait rien de choquant. De plus, on pourrait profiter, malgré les conventions distinctes, de quelques-uns des avantages qui offre une station commune et un service conjoint.

Sir Hibbert Tupper occupait pour certains contribuables de la ville et représentait surtout les intérêts des propriétaires des terrains à proximité de l'intersection de la ruelle Park et de la rue Prior.

Il fait remarquer que les propriétaires intéressés n'ont reçu aucun avis du changement projeté, ce qui est exact.

Il prétend que l'ordonnance a été obtenue parce qu'il a été faussement représenté que le conseil municipal avait donné son assentiment. Il appert que le conseil n'a pas

consenti officiellement, mais il a depuis exposé très clairement sa manière de voir. Sir Hibbert plaide aussi manque de juridiction chez la Commission.

Il ne fait aucun doute que les propriétaires de la rue Prior ont intérêt à ce que la gare soit construite à l'intersection des deux rues plutôt que sur l'emplacement autorisé d'abord ou sur celui que la ville propose aujourd'hui.

Je n'hésite pas à croire que très probablement des terrains ont été achetés dans le voisinage dans l'expectative que la construction de la gare occasionnerait une hausse considérable dans le prix des terrains, et sans doute une gare sur la rue Prior produirait une augmentation plus grande des valeurs que si on y construisait des hangars à marchandises.

L'intérêt que peuvent avoir les propriétaires fonciers de telle ou telle localité est la dernière chose qui rentre en ligne de compte dans l'emplacement des gares. Si, par exemple, l'intérêt public exige qu'une gare soit transportée ailleurs, il faut l'y transporter au risque de causer des pertes à tel hôtelier ou à tel marchand. Sous ce rapport il n'existe aucune distinction entre le cas d'une compagnie de chemin de fer et celui d'une compagnie privée qui, en transportant son établissement d'une partie de la ville à une autre peut causer une diminution dans les valeurs foncières avoisinantes.

L'intérêt public en général est le seul à consulter quand il s'agit de déterminer les facilités convenables et nécessaires.

L'accès aux gares que propose la ville dans son dernier plan conduit directement de la rue Main; il est beaucoup préférable dans l'intérêt du public que celui qui conduit de la ruelle Park, sur laquelle donnerait la façade de la gare si cette dernière était construite à l'angle de la ruelle Park et de la rue Prior. La ville désire que l'accès à la gare soit prolongé à une plus grande distance de la rue Main que l'emplacement actuel, lequel est adjacent à la ruelle Park, en reculant la gare 175 pieds plus au sud, soit à une distance totale de 375 pieds de la rue Main. Au point de vue et de la ville et du public en général, l'emplacement proposé par la ville est tout à fait préférable à celui situé à l'angle de la ruelle Park et de la rue Prior et vaut certainement celui que la Commission avait d'abord approuvé.

Quant à la juridiction de la Commission, il est vrai que la législature provinciale a validé la convention consentie par la ville qui stipule que la gare sera construite " à l'angle ou près de l'angle de ces rues."

Un principe fondamental veut qu'une loi soit interprétée dans le sens le plus conforme au but de la législation. La signification des termes dépend moins de leur sens grammatical ou étymologique ou même populaire que du sujet ou des circonstances où l'on en fait usage et du but qu'on se propose (*Maxwell on Statutes*, 3e édition, page 78. *Cardinal Rules of Legal Interpretation*, par Beal, page 34).

On peut citer, cependant, des autorités qui accordent au mot " près " le sens de " à " ou de " dans ".

Dans cette acception, le mot " près " devient l'équivalent de " le plus près " tout comme " adjacent à " est aussi synonyme de " le plus près ", et l'on peut là-dessus fonder un argument pour soutenir que le document en question exige la construction d'une gare à l'angle ou adjacent à l'angle de la ruelle Park et de la rue Prior.

Avec beaucoup de déférence, je crois que cette interprétation ne s'applique pas à notre cas.

Dans la cause *Ottawa vs la compagnie du Canada-Atlantic*, 33 S.C.R. 376, les mots " à Ottawa ou près d'Ottawa " ont été interprétés comme signifiant " dans Ottawa au près d'Ottawa ", parce que toute autre interprétation donnerait aux deux mots la même signification.

Le mot " près " est un terme relatif, et non un terme absolu, tandis que le mot " à " a une valeur absolue; si, par conséquent les intéressés eussent voulu déterminer l'endroit d'une manière absolue, et stipuler que l'emplacement de la gare soit " à " l'angle, les mots " ou près de " n'auraient pas été employés.

La convention à laquelle la province est partie stipule que la station soit construite près de l'intersection de la ruelle Park et de la rue Prior.

Mais laissant toutes ces considérations de côté, la Commission n'est pas tenue de reconnaître soit les conventions, soit la loi confirmative. La compagnie de chemin de fer ne peut construire la gare avant que l'emplacement en soit approuvé au préalable par la Commission (article 258 de la loi des chemins de fer).

L'emplacement de la gare relève exclusivement du jugement de la Commission que cette dernière peut exercer sans tenir aucun compte de l'incompatibilité des conventions et des lois confirmatives.

Il est en conséquence décrété que l'emplacement soit changé conformément à la requête de la ville, à laquelle la compagnie de chemin de fer ne fait pas d'objection.

Le commissaire McLean approuve ce jugement.

T. H. TAYLOR ET LA CANADA FLOUR MILLS COMPANY *VS* LES COMPAGNIES DES CHEMINS DE FER CANADIEN-PACIFIQUE ET PÈRE-MARQUETTE. PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ CHARGÉ OU REÇU À DIVERS ENDROITS AU CANADA ET MOULU EN TRANSIT À CHATHAM, ONT.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 31 mars 1916:

La présente plainte est portée par M. G. B. Spence au nom de la compagnie T. A. Taylor et la *Canada Flour Mills Company.* Il y est représenté qu'au cours des années 1912-13-14 les plaignantes ont expédié du blé de Goderich et Port-McNicoll à Chatham, où le blé est moulu dans les moulins des plaignantes et expédié à destination au prix du transport direct plus un taux de deux cents par cent livres en vigueur dans l'est pour le privilège de mouture en transit.

Il est encore représenté que les moulins des plaignantes sont situés sur le chemin de fer Père-Marquette à Chatham, mais à une distance de la voie du Pacifique-Canadien qui permet le transfert des wagons à cette dernière compagnie.

En plus des taux pour le transport direct et le privilège de mouture en transit, la compagnie du Père-Marquette impose sur le trafic une taux additionnel pour le service d'aiguillage pour le transfert à la voie de transfert et aux moulins des plaignantes et pour le retour.

Les allégations se résument à ceci: que le chemin de fer exige double taux et que le prix de l'aiguillage sur le Père-Marquette devrait être absorbé dans le taux du Pacifique-Canadien; que dans tous les cas les deux taux sont imposés illégalement d'abord parce qu'en eux-mêmes ils sont excessifs, deuxièmement parce qu'ils outrepassent les conditions d'arrêts en transit imposées par le tarif du Pacifique-Canadien, et en troisième lieu, que l'imposition du double taux cause une préférence au détriment des moulins des plaignantes et à l'avantage de ceux qui se trouvent sur le Pacifique-Canadien.

La réclamation est venue devant la Commission aux séances tenues à Toronto le 22 février 1916. La question a été prise en délibéré. M. Spence, qui occupait pour les plaignantes, base son argument surtout sur la clause suivante du tarif n° E-2316 de la compagnie du Pacifique-Canadien:

> Les taux fixés par le présent tarif s'appliquent au trafic pris ou transporté aux quais, aux gares ou autres points de chargement et de déchargement situés sur les lignes de cette compagnie ou des chemins de fer souscrivant au présent tarif, et s'appliquent au trafic pris ou transporté aux voies de garage se raccordant aux dits chemins de fer ou faisant partie de leur réseau, où les marchandises sont généralement reçues ou livrées, mais ces taux ne doivent pas affecter les règlements et les taux, s'il y en a, pour l'aiguillage et autres services y mentionnés, si ces règlements ou ces taux affectent d'une manière quelconque ou abolissent de fait aucune partie des privilèges ou facilités ainsi accordés.

M. Spence démontre que la compagnie du Père-Marquette a souscrit au tarif et par conséquent a donné son assentiment au proviso stipulant que les taux au tarif

n'affecteraient pas le prix du transit direct plus les deux cents par 100 livres pour le privilège de mouture en transit; il en conclut que cette clause doit prédominer et abolit le droit de la compagnie de percevoir deux cents additionnels pour l'aiguillage sur le Père-Marquette.

M. Flintoft, qui occupait pour les deux compagnies de chemin de fer prétend qu'il faut tenir compte de l'interprétation que donne au tarif les compagnies qui y ont souscrit, et que, de fait, ces taux sont en vigueur depuis 1911 sans qu'aucune difficulté n'ait surgi et que le différend actuel a été suscité par une société d'agents qui se chargent de réclamations à raison d'une commission de 50 pour 100.

Je ne vois pas que si les requérants ont subi des injustices ou des dommages, le fait qu'elles n'ont pas découvert la chose elles-mêmes les empêchent d'obtenir réparation.

Les défenderesses invoquent cette partie du tarif qui stipule que le privilège de mouture-en-transit ne s'applique qu'au blé, à l'avoine et à l'orge expédiés des quais de Goderich ou de Port-McNicholl, et moulés en transit à des endroits situés sur le Pacifique-Canadien. A l'allégation que le chemin de fer du Père-Marquette a souscrit au tarif, M. Flintoft répond que le tarif déposé est une codification de deux tarifs antérieurs, dont l'un, C.R.C. n° E-1997, comprend, entre autres, un taux de 10 pour 100 pour le transport des lacs à des endroits situés sur les chemins de fer Père-Marquette, *Michigan-Central, C. W. & L. E.,* et *W. E. & L. S. R.*

La codification omet ces taux tandis que par inattention les compagnies apparaissent encore comme ayant souscrit au tarif, alors que les taux qui les concernaient ont disparu.

La réclamation repose en grande partie sur le fait que le nom de la compagnie du chemin de fer Père-Marquette reste sur la liste des adhérents au tarif. Autrement, il ne paraît pas y avoir grand raison d'enjoindre à la compagnie d'abolir le prix de l'aiguillage. Le tarif déclare que les taux, plus les deux cents pour l'arrêt en transit, comprend le droit de mouture en transit pour les grains spécifiés s'ils sont, moulus à des endroits sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et *Galt-Preston-Hespeler* et pour la farine expédiée à destination de l'est sur le Pacifique-Canadien. Chatham n'est pas seulement sur le Pacifique-Canadien, mais aussi sur le Père-Marquette et le Grand-Tronc. Mais le taux exigé par le Pacifique-Canadien ne comprend pas l'aiguillage sur d'autres chemins de fer, à moins que le tarif le spécifie ou que l'ordonnance concernant le service mutuel d'aiguillage en décrète autrement.

La Commission fut saisie en 1909 d'une question presque analogue. Une compagnie d'élévateurs réclamait que les taux d'aiguillage soient absorbés en partie en vertu de l'ordonnance générale concernant le service mutuel d'aiguillage et que les prix exigés ne dépassent jamais les taux autorisés par cette ordonnance.

L'ancien commissaire en chef, discutant ce dernier point de vue, s'exprime ainsi dans son jugement: "Lors de la rédaction de cette ordonnance, jamais, il ne fut question de l'appliquer ailleurs qu'aux têtes de lignes et jamais aux mouvements nécessaires pour permettre la mouture-en-transit au taux direct. Le voiturier qui se charge du transport a droit au prix additionnel de un cent de plus par 100 livres pour le service additionnel sur sa ligne, tel que le retard pour détacher les wagons du convoi, et autres mouvements, et ensuite recevoir le grain ou la farine pour la transporter à destination à raison de ce qui reste du taux direct. Le cent additionnel couvre ces privilèges (ici privilèges d'arrêt en transit) accordés aux expéditeurs, et il ne serait pas équitable d'exiger que ce voiturier absorbe une partie du taux d'aiguillage demandé par un voiturier intermédiaire, ce qui l'exposerait à perdre non seulement son cent par 100 livres additionnel mais aussi la balance du taux direct." (*Les compagnies d'élévateurs Anchor et Northern vs la compagnie du Canadian-Northern, dossier n° 9816.*)

Le présent cas est en principe identique. Le Pacifique-Canadien place les wagons sur la voie de passage, où vient les prendre la locomotive de la compagnie du Père-Marquette qui ensuite les y ramène pour que le Pacifique-Canadien les reprenne. Dans chaque cas le Pacifique-Canadien fait des mouvements d'aiguillage et d'assemblage de

wagons aussi dispendieux probablement que si la compagnie plaçait et reprenait elle-même les wagons sur les voies de déchargement des moulins situés sur son chemin de fer.

Par conséquent les privilèges d'arrêt et de transfert en transit et les taux pour ces mouvements ne comprennent pas les taux d'aiguillage pour prendre les marchandises d'un autre chemin de fer. Le tarif d'aiguillage du Père-Marquette a été dûment déposé et personne ne s'y oppose, excepté qu'on prétend dans la présente requête qu'en donnant son assentiment au tarif en question, la compagnie du Père-Marquette a abandonné et perdu son droit à ces taux en ce qui concerne le trafic soumis à ce tarif.

Considérant toutes les circonstances et le fait qu'après tout, les deux compagnies n'ont pas un service commun, je suis d'avis que l'argument tombe et que la requête doit être renvoyée.

Le commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve approuvent ce jugement.

ENQUÊTE CONCERNANT LES TARIFS DES COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHE À L'OUEST DE SUDBURY, ONT., ET ENTRE LES ENDROITS SITUÉS À L'EST ET À L'OUEST DE SUDBURY DANS LES DEUX DIRECTIONS. DEMANDE DES COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHE QUE LA COMMISSION RATIFIE CES TARIFS. REQUÊTE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DU "GRAIN EXCHANGE" DE WINNIPEG À L'EFFET QUE CES TARIFS NE SOIENT PAS APPROUVÉS EN CE QUI CONCERNE LES TAUX POUR LES MESSAGES EXPÉDIÉS À WINNIPEG OU DE WINNIPEG.

Jugement de M. le commissaire McLean, le 28 mars 1916.

I.

La première objection à l'approbation des tarifs des compagnies de télégraphe en ce qui concerne la transmission des messages à ou de Winnipeg vient de la chambre de commerce de Winnipeg et du *Winnipeg Grain Exchange* en date du 3 mars 1910. Les allégations sont les suivantes:

(1) Les taux actuels des compagnies de télégraphe sont exorbitants comparés au service donné;

(2) Tandis que les compagnies de chemins de fer à l'ouest du lac Supérieur, prenant en considération l'augmentation du trafic, ont diminué leurs taux pour le transport des marchandises et des voyageurs, les principaux services télégraphiques n'ont pas diminué leurs taux, malgré l'augmentation des affaires.

(3) Les taux actuels excèdent de beaucoup ceux qui sont exigés pour un service analogue à d'autres endroits au Canada.

(4) Les compagnies de télégraphe ayant des lignes à Winnipeg ont tout récemment abrogé certains taux auxquels elles ont substitué des tarifs plus élevés.

La chambre de commerce de Winnipeg et le *Winnipeg Grain Exchange* présentent une requête conjointe représentant qu'avant d'approuver les tarifs des compagnies de télégraphe en ce qui concerne le service de Winnipeg, il faudrait instituer une enquête sérieuse sur la légitimité de ces taux dans le genre de celle qui s'est faite au sujet des taux des compagnies de messageries.

Plus tard la Commission reçoit une lettre des chambres de commerce de Toronto et de Montréal à l'appui de cette requête. La chambre de commerce de Saskatoon fait de même, ainsi que l'Association des chambres de commerce de l'Ouest.

Le Pacifique-Canadien répond de la façon suivante:

(1) Il nie l'allégation que les taux soient exorbitants ou établissent une préférence indue, et prétend qu'ils soutiennent avantageusement la comparaison avec les taux imposés dans des localités correspondantes et des circonstances identiques aux Etats-Unis.

La compagnie représente:

(2) Que le prix des matériaux et de la main-d'œuvre a tellement augmenté depuis vingt ans qu'il compense en grande partie les profits additionnels dus à l'aug-

mentation des recettes. La compagnie toutefois ne convient pas que l'augmentation des affaires doive être prise comme facteur dans la détermination des taux.

(3) Qu'on ne peut établir de comparaison entre le trafic des chemins de fer et les affaires des lignes télégraphiques puisque le trafic peut augmenter considérablement sans que la compagnie soit obligée d'augmenter son matériel et ses facilités, tandis qu'une augmentation dans le service télégraphique nécessite l'érection, d'entretien et l'exploitation de nouvelles lignes.

(4) Que dans l'Est du Canada les taux des compagnies de télégraphe sont excessivement bas et ne peuvent servir de base de comparaison puisque leur insuffisance vient de conditions qui n'existent pas dans l'Est.

(5) Que le seul taux aboli à Winnipeg était un taux spécial entre le *Winnipeg Grain Exchange* et Fort-William, lequel était illégitime et accordait une préférence indue.

La défense de la compagnie se résume à démontrer qu'il ne doit pas y avoir d'enquête générale, mais que les plaignants aient à spécifier les taux particuliers auxquels ils s'opposent et que toute enquête, s'il y a lieu d'en tenir, porte sur des griefs spécifiques.

La compagnie de télégraphe *Canadian-Northern* allègue dans sa réponse que les taux dont se plaignent les requérants ne peuvent être réduits à cause de l'augmentation dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux.

Dans leurs répliques, la chambre de commerce de Winnipeg et le *Winnipeg Grain Exchange* insistent sur la nécessité d'une enquête générale, et représentent que l'insuffisance des taux dans l'Est, mais ils sont loin d'en admettre le bien fondé, n'excuse pas les compagnies d'imposer dans l'Ouest des taux assez haut pour compenser l'insuffisance des taux de l'Est et assurer un profit.

La compagnie du *Great-Northwestern* prétend que les taux pour les messages de jour entre Winnipeg et les bureaux d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick sont justes et équitables, soit 75 cents pour les dix premiers mots et cinq cents par mot additionnel; la date, l'adresse, et la signature n'étant pas comptés. La compagnie établit des comparaisons avec des endroits des Etats-Unis situés à égale distance de Winnipeg et pour lesquels les mêmes taux sont en vigueur.

Les taux demandés pour la transmission d'un message entre des endroits au Canada ont été mis en regard de ceux exigés aux Etats-Unis.

Parmi les pièces à l'appui, se trouve un relevé, n° 99, des taux en vigueur aux Etats-Unis. Seize Etats ont un tarif pour transmission de jour de 25 cents; ce sont, à l'exception de l'Ohio, de la Louisiane et du Mississipi, des Etats de l'Est ou des côtes de l'Atlantique.

Sept Etats ont un tarif de 35 cents; 19, un tarif de 40 cents, et 9, un tarif de 50 cents. Dans les Etats contigus à la frontière, les tarifs à partir de la longitude de Fort-William sont: dans le Minnesota, le Nebraska et le Dakota-nord, 40 cents; dans le Montana, l'Idaho et le Washington, 50 cents.

Un message transcontinental de Vancouver à Halifax coûte $1. Aux Etats-Unis le taux est le même, $1 de Seattle à New-York. Entre ces deux points, le taux d'un dollar est distribué de la côte de l'Atlantique à l'Ohio et l'Indiana, par exemple de Cleveland à Indianapolis.

En général, les tarifs entre deux Etats contigus est, aux Etats-Unis, de 50 cents pour transmission de jour et 40 cents pour les messages de nuit. On peut classifier les exceptions. Les taux sont 40 cents le jour et 30 cents la nuit entre le Michigan-nord et le Michigan-sud, l'Indiana et l'Ohio, l'Ohio et la Pennsylvanie, la Virginie-ouest et le Maryland, le Maryland et la Pennsylvanie, le New-Jersey et la Pennsylvanie, le Maryland et le New-Jersey, le New-Jersey et le New-York, le New-York et le Connecticut, le New-York et le Massachusetts, le New-York et le Vermont. Les taux sont de 60 et 50 cents entre l'Oregon et le Nevada, et entre le Nevada et l'Arizona. Entre le Vermont et le Massachusetts, les taux sont de 35 et 25 cents.

Les taux d'un Etat à l'autre sont souvent modifiés par des taux spéciaux entre des endroits particuliers. Ainsi entre le Dakota-nord et le Minnesota, qui est une transmission comparable à celle de Winnipeg à Fort-William, c'est-à-dire de la section 5 à la section 4, le taux entre les deux Etats est de 50 cents et du côté canadien de 40 cents. Fargo, dans le Dakota-nord, est au sud, presque en ligne droite, de Winnipeg. Quoique la distance entre Fargo et Duluth soit de 256 milles et celle de Winnipeg à Fort-William de 419, les prix de transmission peuvent se comparer, parce que ces endroits sont des têtes de ligne rivales sur le lac Supérieur. Le taux spécial entre Fargo et Duluth est 35 cents pour un message de jour et le taux entre sections 5 et 4, comprenant la transmission entre Winnipeg et Fort-William est de 40 cents.

Les comparaisons entre les taux aux Etats-Unis et au Canada sont à titre de renseignements mais ne sont pas conclusives. Elles n'ont pas de portée conclusive sur la détermination des taux légitimes au Canada.

Comparaison au tarif spécial local des compagnies de messageries Dominion et Canadian-Northern en ce qui concerne les taux pour le transport de la crème dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Manitoba. Dossier 4214219.

Cause citée:

Compagnies d'huile canadiennes vs les compagnies du Grand-Tronc, du Canadien-Pacifique et du Canadian-Northern, 12 Can. Ry. Cas., 355.

Tout en admettant que ses affaires ont augmenté, le *Great-North-Western* affirme que l'augmentation n'est pas considérable; et elle prétend en même temps que cette augmentation ne doit avoir aucune portée sur la détermination de la légitimité des taux; et que toute la question repose sur les frais du service, en tant qu'on peut les computer. Le taux de 25 cents en vigueur dans l'Est donnait peut-être un profit raisonnable au début, vu qu'il n'y avait pas de concurrence et que le prix de l'entretien et de l'exploitation était peu élevé, mais soutient la compagnie, aujourd'hui ces réseaux télégraphiques se ramifiant dans de grandes étendues de territoire ne donnent absolument aucun profit. La concurrence des lignes téléphoniques, assure-t-on, diminue matériellement le revenu provenant de cette source.

Les défenderesses soutiennent que la disparité entre les taux pour Winnipeg et ceux en vigueur dans l'Est ne vient pas d'une préférence indue ou d'un taux exhorbitant au préjudice de Winnipeg mais du fait que les taux de l'Est sont absolument insuffisants.

Le tableau suivant a été déposé, indiquant les changements dans les taux de transmission entre Winnipeg et les autres parties du Canada depuis l'organisation de la compagnie en 1881:—

	1881.	1886.	1889.	1890.	1899.
Pour Ontario.	100–7	. . . .	75–5	. . . .	—
" Québec.	100–7	. . . .	. . . .	75–5	—
" le Nouveau-Brunswick.	125–8	100–7	. . . .	75–5	—
" la Nouvelle-Ecosse. . .	125–8	100–7	. . . .	75–5	—
" la Colombie - Britannique.	. . . .	100–7	. . . .	. . . .	75–5

Ces taux sont pour des messages de 10 mots, les chiffres en regard indiquant le prix pour chaque mot additionnel dans le corps du message.

II.

Un mémorandum du commissaire en chef adjoint, en date du 11 juin 1910, publié plus tard, déclare qu'à l'audience tenue à Winnipeg, la Commission a laissé entendre qu'elle tiendrait une enquête sur les taux exigés pour Winnipeg, mais qu'elle prenait

en délibéré la question de la nature de cette enquête. Le commissaire en chef adjoint ajoute qu'il était maintenant d'avis qu'il fallait, à la prochaine séance que tiendrait la Commission à Winnipeg, instituer une enquête sur la légitimité des taux exigés par les compagnies de télégraphe pour la transmission des messages entre les provinces d'Ontario et de Québec et Winnipeg, et entre Winnipeg et des endroits du Manitoba, de la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Il fait remarquer de plus que les compagnies du chemin de fer Pacifique-Canadien et du télégraphe *Great-North-Western* ont demandé l'approbation de leurs tarifs en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 du chapitre 61 des statuts de 1908; mais que la Commission n'a pas encore approuvé ces tarifs. Dans ces circonstances, il juge que l'occasion est favorable de demander aux compagnies de télégraphe faisant affaires à Winnipeg de prouver la légitimité de leurs taux pour Winnipeg; il appartient donc aux compagnies de télégraphe de convaincre la Commission qu'elle doit donner son approbation à leurs tarifs.

A l'audience tenue à Winnipeg, le 24 septembre 1910, la question a été inscrite sous le titre:

> Requête de la Chambre de Commerce de Winnipeg et du *Winnipeg Grain Exchange* à l'effet de faire annuler le tarif des taux exigés par les compagnies de télégraphe pour la transmission de messages à ou de Winnipeg.

Après une discussion générale des diverses questions en jeu, le commissaire en chef Mabee déclare qu'il avait été opposé à une enquête générale, mais qu'il a changé d'avis, et que la Commission devrait demander aux ministère de la Justice que le gouvernement nomme un avocat pour diriger l'enquête.

La Commission a fait une recommandation en conséquence, faisant observer que la requête présentée soulevait toute la question des tarifs et du service des télégraphes.

Le 14 mars 1911, le ministre de la Justice avisait la Commission de la nomination d'un avocat pour prendre la direction de l'enquête devant la Commission, et la cause fut inscrite. Les avis envoyés mentionnaient qu'il serait tenue une enquête générale sur les tarifs des compagnies de télégraphe et concernant la rédaction convenable des formules en usage aux bureaux de ces compagnies. La question concernant la rédaction des formules avait été soulevée avant l'enquête générale sur les taux, et il a paru opportun de réunir dans une seule enquête les deux dossiers.

La plainte, telle que portée, s'attaquait à une préférence indue qui existerait au préjudice de Winnipeg, dans les taux de transmission; mais au cours de la discussion, et lorsqu'il s'est agi de déterminer la portée de l'enquête, l'investigation a embrassé toute la question de la légitimité des taux.

III

Au début des procédures, ainsi que dans le plaidoyer des avocats du gouvernement, il a été question de préférence injuste, mais l'enquête a porté surtout sur les tarifs et leur bien fondé. Les avocats du gouvernement ont suggéré, comme remède, l'établissement d'un système de taux qui, dans son application générale, serait à leur avis raisonnable.

Après l'enquête, les parties en cause sont convenus à déposer des copies imprimées de leurs plaidoyers, parce que, vu la masse de détails qui avait surgi au cours de l'enquête, il semblait préférable pour resserrer les cadres de la question de procéder de cette façon plutôt que de présenter les arguments oralement.

Les avocats du gouvernement envoyèrent leur plaidoyer à la Commisison au mois d'août 1913. Le 5 novembre, la Commission écrivit aux compagnies exprimant le désir qu'elles soumettent leurs plaidoyers le plus tôt possible. La réponse signalait que les avocats des compagnies, à l'exception du *Great-North-Western,* étaient occupés à l'enquête qui se poursuivait sur les taux de l'Ouest et que par conséquent ils ne pouvaient faire parvenir leurs argumentations avant la fin de cette enquête. Le 13

décembre, une autre lettre avertissait les compagnies que l'enquête sur les taux de l'Ouest étant terminée, la Commission demandait les plaidoyers sans plus de délai. Une autre lettre à ce sujet leur était adressée le 13 janvier 1914 et une autre le 27. Enfin, le 30 janvier elles recevaient un avis qu'elles auraient à communiquer leurs plaidoyers avant l'expiration de quatorze jours. Le 12 février, la compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique nous faisait parvenir un bref résumé de son argumentation. Le 12, la Commission recevait le plaidoyer du *Great-North-Western*, le 14 celui du Pacifique-Canadien et le 26 celui de la compagnie de télégraphe *Canadian-Northern*. Relativement à ce dernier, on fit remarquer que la compagnie avait retardé d'en remettre l'épreuve à l'imprimerie afin de la soumettre au surintendant, mais que la maladie s'était déclarée dans la famille de ce dernier et avait occasionné le retard. Malheureusement, M. Pitblado, principal avocat du gouvernement, tomba gravement malade; et au commencement d'avril il fit avertir la Commission qu'à cause de sa santé, il avait dû s'absenter de Winnipeg les deux mois précédents et que son médecin insistait qu'il devait s'abstenir quelques temps encore de travail régulier. Malgré sa maladie, M. Pitblado fit toute diligence à préparer sa réplique, que la Commission recevait au mois de juin 1914.

IV.

La Commission s'est alors mise à la préparation du jugement. Dans l'intervalle la guerre a éclaté. Avant de pouvoir se rendre compte de l'effet que les hostilités auraient sur les questions en litige, la Commission n'a pas cru sage de fonder un jugement sur les allégations présentées. La preuve, qui s'étendait à cinq années consécutives, atteignait son point culminant en 1912. Après mûre délibération, la Commission en a conclu qu'après la perturbation survenue, toute décision fondée sur les chiffres fournis à l'enquête aurait une valeur plutôt contestable. Un pareil conflit, ayant une portée aussi étendue sur la finance et l'industrie, ne s'était jamais vu. Il fallait donc s'attendre à un dérangement dans le service des télégraphes. Dans l'occurrence, la Commission a cru de son devoir de différer sa décision jusqu'à ce qu'une période raisonnable se fût écoulée rétablissant l'équilibre et permettant de comparer les nouvelles conditions à celles indiquées dans les plaidoyers. Si l'enquête n'eût porté que sur un taux particulier ou sur un tarif s'étendant à une région limitée, au lieu d'embrasser tous les taux en vigueur dans un territoire compris entre l'Atlantique et le Pacifique, la situation n'aurait pas été la même: les faits s'y rapportant auraient pu s'isoler plus facilement et la Commission s'assurer de la perturbation causée et en arriver à une décision définitive.

La Commission, par l'étendue de ses pouvoirs, diffère dans plusieurs sens des tribunaux ordinaires. Les juges ont généralement l'assurance qu'à la fin du procès ils auront devant eux toute la preuve matérielle, sur laquelle ils peuvent prononcer leur sentence. En vertu de la loi des chemins de fer, la Commission constitue une cour d'archives, mais ses fonctions lui sont spéciales en ceci que l'étendue de son pouvoir discrétionnaire lui impose l'obligation spéciale de l'exercer avec une grande circonspection. La Commission, par une espèce d'anomalie, a le double pouvoir d'instituer de son propre chef une enquête et de prononcer sa sentence, que l'enquête ait été, ainsi instituée ou soit basée sur une réclamation. A quelques exceptions près, comme quand il s'agit d'un délit continu, on peut affirmer qu'en général une cour de justice se prononce sur des faits passés et terminés. Mais un tribunal régulateur, ayant la surveillance des tarifs, doit se demander, en se basant sur le passé, quels tarifs continus il faut prescrire pour l'avenir. La Commission n'a pas pour fonctions de punir ou prohiber des transactions passées, mais de décréter la correction et la rectification de futures transactions. Elle prescrit un taux futur en se basant sur la preuve concernant les taux passés. Mais en examinant cette preuve, elle fait elle-même des recherches, qui complètent les dépositions des parties intéressées, et c'est sur les faits

et pièces ainsi découverts qu'elle asseoit sa décision. Est-elle saisie de la question de la légitimité de tarifs à mettre en vigueur à l'avenir, elle doit prendre en considération ce qui lui est démontré des transactions passées, mais aussi s'efforcer de découvrir ce qui serait raisonnable pour l'avenir dans des conditions dont la preuve ne peut donner une idée adéquate mais dont il faut absolument tenir compte. Ce vaste pouvoir discrétionnaire que lui confère la loi des chemins de fer impose nécessairement à la Commission l'obligation non moins vaste de ne l'exercer qu'avec prudence.

S'il s'agit d'un taux unique, on peut dans certains cas prendre à peu près pour certain que tous les faits ont été dévoilés dans les dépositions. Quand une plainte porte contre un seul taux, il est beaucoup plus raisonnable de présumer que tous les intéressés et les gens qu'affectera la décision ont été entendus. Mais qu'il s'agisse d'une échelle générale de taux, et la difficulté surgit que peut-être beaucoup de ceux qu'affecteront des taux particuliers n'ont pas présenté leur point de vue. Dans ce dernier cas, il y a un élément discrétionnaire encore plus vaste, non seulement pour juger des conditions futures mais pour interpréter les faits pássés établis par la preuve.

Dans le cas qui nous occupe, voici, à la fin d'une enquête générale, qu'un conflit mondial fait prévoir une perturbation des conditions industrielles et économiques telle que le monde n'a jamais ressentie; la Commission devait en tenir compte. Elle devait se demander si le changement soudain laissait toujours les faits établis par l'enquête aussi caractéristiques et déterminants de la situation normale, et si elle décidait que cette dislocation allait produire un déséquilibrement de l'état normal, elle aurait manqué à son devoir en n'attendant pas pour pouvoir constater si l'ordre de choses révélé à l'enquête s'était de nouveau à peu près rétabli.

Une telle situation était sans précédent; et la Commission a cru sage, dans l'intérêt public, de différer sa sentence jusqu'à ce qu'elle puisse raisonnablement juger si l'équibre normal s'était rétabli.

Dans son avis de cette décision à ceux dont la réclamation première avait occasionné une généralisation de l'enquête, la Commission ajouta que la question serait reprise dès que cet équilibre se serait rétabli, ou quand un délai raisonnable permettrait de s'assurer de la portée de la guerre sur l'industrie du transport et sur les compagnies.

V.

Le Pacifique-Canadien offre un aperçu plus complet du niveau général des télégraphes du Canada, puisque ses opérations s'étendent à l'Est et à l'Ouest. Le *Canadian-Northern* ne fait plus de rapports distincts au gouvernement, depuis le 1er janvier 1915, alors que ce télégraphe s'entendit avec le *Great-Northern-Western* pour l'opération mutuelle de leurs ligues, leurs rapports sont conjoints. De ce fait, il devient impossible de comparer les chiffres du *Canadian-Northern* et du *Great-North-Western,* tels qu'ils apparaissent dans leurs rapports au gouvernement.

Pour les exercices se terminant le 30 juin de 1912 à 1915, inclusivement, les rapports du Pacifique-Canadien indiquent les recettes brutes et les recettes nettes des opérations dans les chiffres suivants:

	Recettes brutes.	Recettes nettes.
1912	$3,009,767 84	$1,573,823 56
1913	3,286,508 95	1,594,555 57
1914	2,991,273 06	1,377,585 42
1915	2,504,241 50	1,121,734 34

Comparé à 1912, la recette brute de 1913 accuse une augmentation de 9·2 pour 100, tandis que la recette nette augmente de 0·9 pour 100. Pour 1914, les chiffres accusent une diminution pour chaque item de 0·7 pour 100 et 11·8 pour 100 respectivement, et en 1915, il y a des diminutions de 19·8 pour 100 et 29·8 pour 100. Pour les années civiles de 1909 à 1912, inclusivement, on constate une augmentation subite de $1,100,000 pour la transmission des messages. La moyenne au cours de cette période

fut de $2,142,672. En 1914, les recettes excèdent ce chiffre et en 1915, elles sont de 2·4 pour 100 moindres.

En comparant les recettes des messages locaux pour les exercices finissant à juin de 1912 à 1915, inclusivement, on arrive aux chiffres suivants:—

	Recettes locales.	Recettes conjointes.
1912	$1,920,027	$192,473
1913	2,168,739	205,767
1914	1,953,245	185,543
1915	1,601,020	399,273

Comparée à l'année 1912, les recettes locales de 1913 ont augmenté de 13 pour 100; celles de 1914, de 1·2 pour 100 et celles de 1915 ont diminué de 16·7 pour 100. Les rapports au gouvernement pour l'exercice clos à juin 1915, portent le prix du réseau télégraphique Pacifique-Canadien à $6,696,421; c'est-à-dire au prix de reproduction dont il est question ci-dessous.

Nous avons les recettes des services télégraphiques des chemins de fer pour l'année civile de 1915, et la comparaison des recettes nettes par années civiles fournit les chiffres pour la dernière année complète. En obtenant les recettes nettes, il n'a pas été déduit les item supplémentaires que la compagnie impute au service télégraphique. Avec cette restriction, la comparaison est possible. La moyenne des recettes nettes pour la période de 1907 à 1912 est inférieure à la moyenne des recettes nettes soit de 1914 et 1915 conjointement, soit de 1915 seule.

On peut faire une comparaison plus lumineuse en prenant la moyenne de 1909 à 1912, qui fut une période de développement. La moyenne est de $1,202,037, soit un peu moins que la moyenne de 1914 et 1915. Prenant l'année 1915 comme point de comparaison, les recettes nettes de cette année sont 2·7 pour 100 de moins que la moyenne de 1907 à 1912. Comparant à la moyenne de 1910 et 1911, qui furent des périodes de développement avant l'augmentation subite de 1912, on trouve que la recette nette de 1915 est environ 4/10 de un pour 100 de moins que la moyenne de 1910 et 1911.

Suit un tableau comparatif du nombre des messages expédiés et reçus de 1907 à 1912 et de 1914 à 1915 par années civiles:—

	Expédiés.	Reçus.
1907	2,753,959	2,629,538
1908	2,600,742	2,472,015
1909	3,006,842	2,953,165
1910	3,421,396	3,263,256
1911	2,921,657	3,755,831
1912	4,642,820	4,438,732
1913	4,592,819	4,447,970
1914	4,038,505	3,694,784
1915	3,842,779	3,596,107

La moyenne des messages expédiés au cours de la période de 1909 à 1912 est de 3,991,236, et les chiffres pour 1915 accusent une augmentation de 13 pour 100 au-dessus de cette moyenne.

La comparaison avec 1912 n'offre pas de moyennes caractéristiques; 1912 a été un point culminant qui montre une augmentation très soudaine et très rapide sur les recettes de l'année précédente.

Il convient d'établir des comparaisons avec les recettes de 1910 et 1911, parce que ces recettes sont plus caractéristiques. En somme les messages et les recettes se sont tenus assez rapprochés de 1910 et 1911 pour permettre de prendre ces années comme base de comparaison.

On a voulu établir qu'une préférence indue existait dans les tarifs au détriment de l'Ouest et à l'avantage de l'Est du Canada. Ici l'Ouest du Canada désigne, comme l'indiquent les avocats du gouvernement dans leur plaidoyer, le territoire à l'ouest de la section 1. C'est-à-dire que le territoire qui s'étend de la section 1 à Fort-William et Port-Arthur comprend les sections 2 et 3 et une partie de la section 4. Comme

preuve que la plainte est fondée on avance le fait que pour le même prix, savoir 25 cents, la distance à laquelle on peut faire transmettre un message est moindre dans l'Ouest que dans l'Est; que dans l'Ouest on exige 2 cents pour chaque mot au-dessus de dix et un cent seulement dans l'Est; et que pour des messages transmis de la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, section A, à la section 1, on demande 5 cents additionnels alors que dans l'Ouest il faut payer 15 et 25 cents. On n'insiste pas sur ce dernier aspect de la question, puisque les avocats du gouvernement, dans leur proposition d'un tarif raisonnable, ne touchent pas au prix de 5 cents en vigueur de la section A à la section 1.

On a discuté la position légale du taux de 25 cents en vigueur dans l'Est et les limites du territoire dans lequel il est applicable. A l'enquête à Winnipeg au mois de septembre 1910, un représentant du *Great-North-Western* a déclaré qu'à son avis c'est la charte de la compagnie qui avait fixé le taux. A la même séance, le commissaire en chef Mabee a prétendu que la loi n'accordait pas à la *Great-North-Western* un taux plus élevé dans le territoire en question.

En 1882, la compagnie de télégraphe de Montréal a été autorisée par l'article 13 du chapitre 93, 45 Victoria, " de se fusionner avec toute compagnie, tout bureau de direction ou toutes personnes qui à la date de la sanction de la présente loi sont les propriétaires de toute ligne de télégraphe soit au Canada soit dans toute autre possession britannique ou de leur louer de temps à autre sa ligne ou ses lignes ou toute partie d'icelles.... aux conditions et de la manière que le bureau des directeurs de temps à autre jugement expédient ou opportun."

> 14. Rien de contenu dans le présent acte n'affectera aucune poursuite actuellement pendante au sujet d'une convention antérieurement conclue entre la compagnie du télégraphe de Montréal et la compagnie du Grand télégraphe du Nord-Ouest; et dans le cas où la compagnie du télégraphe de Montréal exercerait les pouvoirs qui lui sont conférés par la section immédiatement précédente, le prix exigé pour la transmission de dix mots du corps d'une dépêche sur l'étendue actuelle des lignes de la compagnie du télégraphe de Montréal en Canada, ou sur toute partie de ces lignes, en tout temps durant l'existence de toute convention faite en vertu des pouvoirs conférés par la section immédiatement précédente, ne pourra dépasser vingt-cinq centins; et chaque mot en sus de dix dans le corps de la dépêche ne coûtera plus d'un centin; pourvu toujours que la compagnie n'ait pas le droit d'exercer les pouvoirs d'achat, de fermage ou de fusion que lui confère la section immédiatement précédente, à moins qu'il ne soit stipulé dans la convention à cet effet que des rapports des revenus et dépenses et des opérations des compagnies intéressées, sous telle forme que prescrira au besoin le Gouverneur en conseil, soient soumis chaque année au Parlement; pourvu de plus que la compagnie ne puisse exercer les droits d'achat, de fermage ou de fusion conférés par la section immédiatement précédente, à moins qu'il ne soit stipulé dans la convention à cet effet que le taux maximum de vingt-cinq cents pour dix mots du corps d'une dépêche et d'un cent pour chaque mot du corps de la dépêche en sus de dix, s'applique à toutes les dépêches expédiées de tout point à tout autre point dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, sur aucune des lignes de toute compagnie opérant en vertu de telle convention d'achat, de fermage ou de fusion conclue ou passée; et enfin pourvu que les prix exigés pour la transmission des dépêches pour les lignes télégraphiques, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, n'excèdent, en aucun cas, les taux usités le 1er jour d'avril de la présente année; et que cette dernière disposition soit obligatoire pour toute autre personne, compagnie ou direction comme pour ladite compagnie, et le soit pour toute personne, compagnie ou direction qui sera partie à quelque achat, fermage ou fusion prévue ci-dessus.

La *Great-North-Western* soutient que légalement cet article a l'effet suivant:—

"La compagnie de télégraphe de Montréal n'a pas exercé les pouvoirs d'affermer ou de se fusionner que lui conférait la loi citée, car la cour du banc de la Reine siégeant en appel, le 19 septembre 1883, dans la cause de Low *vs* la compagnie de télégraphe de Montréal infirmait un jugement de la cour Supérieure et décidait que la convention du 17 août 1881 était dans les attributions des compagnies qui l'avaient signée. Il n'y eut pas de convention subséquente entre la compagnie de télégraphe de Montréal et la "compagnie" et la compagnie de télégraphe de Montréal n'avait pas exercé ses pouvoirs d'affermer ou de se fusionner que lui conférait ladite loi, de sorte que les dispositifs de cette loi ne s'appliquaient pas."

J'opine que nous devons suivre la manière de voir de l'ancien commissaire en chef. Le taux est déterminé par la loi et oblige la compagnie. Il n'engage à rien pour les autres districts dont les tarifs doivent être déterminés d'après les conditions locales. La compagnie, forcée par la loi de continuer le même taux, ne se rend pas par là coupable de préférence indue ou injuste. Au sujet de cette obligation imposée par la loi, l'avocat principal du gouvernement (Rapport, vol. 171, pp. 1292-1293) dit:—

M. PITBLADO: Le seul système vraiment juste est un taux proportionné au nombre de milles.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Trouvez-vous l'idée praticable?

M. PITBLADO: Je l'ai cru; aujourd'hui j'en doute très sérieusement. Voilà ce qui me réconcilie au système de zones. Au début j'ai pensé que l'introduction d'un tarif proportionnel réglerait la question.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Croyez-vous qu'il faudrait abandonner cette idée?

M. PITBLADO: Je pense qu'il vaudrait mieux l'abandonner parce que dans l'Ontario et le Québec il faudrait avant d'y venir changer la loi, parce que la compagnie de télégraphe de Montréal a accepté une modification de sa charte, consentant à ce que le taux restât à 25 cents si elle se fusionnait. Plus tard, elle signa volontairement une convention qui l'a liée.

A la page 59 de la réplique, les avocats du gouvernement déclarent: "Nous n'acceptons pas l'assertion des avocats de la *Great-North-Western* qui prétendent que les dispositions de la loi codifiant et modifiant les lois concernant la compagnie de télégraphe de Montréal (45 Vic., chap. 93, 1882) n'oblige pas la *Great-North-Western.*" Cette déclaration me paraît bien fondée.

Il faut ensuite traiter de l'étendue de la juridiction de la Commission. La Loi des chemins de fer, qui au début s'appliquait aux chemins de fer, a pris par la suite plus d'amplitude et embrasse des exploitations publiques d'une autre espèce; par exemple les télégraphes. La juridiction de la Commission en ce qui concerne cette dernière exploitation lui est conférée par 7-8 Edouard VII chap. 61, art. 5, para. 1, qui prescrit que, hors les exceptions définies dans la loi, les dispositions de la Loi des chemins de fer s'appliquent à la juridiction de la Commission et à l'exercice de cette juridiction "en tant qu'elles sont raisonnablement applicables et ne sont pas incompatibles avec la présente partie ou avec la loi spéciale," aux fins de mettre en vigueur les dispositions de la présente partie selon leur véritable teneur et esprit.

Ainsi, la loi reconnaît des différences possibles entre les exploitations surajoutées et les chemins de fer. La conséquence est qu'en appliquant à ces exploitations les dispositions d'abord applicables aux seuls chemins de fer, la Commission doit déterminer jusqu'à quel point elle peut le faire. Elle doit tenir compte dans l'application de la loi des différences possibles entre l'industrie surajoutée à sa juridiction et les chemins de fer. Si par sa nature et la conduite de ses affaires l'exploitation ainsi surajoutée se différencie dans certains détails de l'exploitation d'un chemin de fer, la Commission doit prendre ce fait en considération. Voici en somme: dans les articles qui

sont applicables la loi ne prescrit pas qu'ils s'appliquent automatiquement à la nouvelle exploitation. La commission, en vertu de la loi, doit d'abord s'assurer si l'industrie en question est telle qu'elle tombe sous une disposition particulière; et si la Commission décide dans l'affirmative, elle doit déterminer jusqu'à quel point l'article particulier s'y applique.

Cette juridiction offre certaine anomalie. Elle se complique de questions se rapportant à la ligne de démarcation entre les fonctions administratives et législatives. Les fonctions d'un tribunal administratif sont de leur nature administratives. Voici que la législature décide d'adapter, hors quelques articles expressément exceptés, la loi générale des chemins de fer à de nouvelles industries. Toutefois, l'article déjà cité reconnaît qu'une exploitation ainsi amenée sous la loi peut différer des chemins de fer. Elle ne s'inquiète pas de définir ce que sont ou peuvent être ces différences, ni détermine-t-elle quel poids on doit y attacher. Mais elle déclare en substance que la Commission, dans le cas où de telles différences se présentent, doit en appliquant les dispositions de la loi, faire les modifications quexigent les nouvelles conditions. En d'autres mots, on met entre les mains de la Commission la Loi des chemins de fer comme code de direction générale et on lui impose l'obligation de préparer un code, pour ainsi dire, de règlements subsidiaires s'appliquant aux exploitations surajoutées à la loi et devant convenir aux conditions particulières à ces exploitations.

Pour le transport par chemins de fer, la distance est un important facteur dans la mesure des taux efficaces. Les mêmes conditions, l'absence de circonstances spéciales, exigent en général des taux comparables pour un même nombre de milles. Les déboursés pour les appareils de transport, en tant qu'on puisse les calculer, augmentent avec la distance, quoique la proportion ne soit pas rigoureuse.

Si on analyse le prix du transport par chemins de fer, on y trouve les facteurs suivants: (*a*) les frais de construction et d'entretien du chemin de fer; (*b*) les frais aux gares; (*c*) les frais de transport du chargement particulier.

Tout le trafic doit contribuer au prix total de la construction et de l'entretien. Mais plus les frais de transport deviennent un facteur important dans le prix courant d'une marchandise, moins il contribue par unité de marchandise au grand total du prix d'installation et d'entretien. Les frais aux gares qu'une marchandise doit payer deviennent de plus en plus négligeables comme facteur du prix de transport avec la distance parcourue; car ces frais, qui sont un facteur constant, se trouvent distribués sur un plus long parcours et comptent moins par mille. D'où le fait que le prix par tonne par mille tend à décroître à mesure que s'accroît la distance. *Western Ontario Municipalities vs les compagnies du Grand-Tronc, du Michigan-Central et du Père-Marquette,* 18 *Can. Ry. Cas.,* 329, pp. 332-334.

Les frais de transport d'une marchandise particulière en termes des dépenses du convoi peuvent se calculer difficilement avec exactitude, excepté quand le convoi consiste de chargements de wagons, toutefois il est reconnu que les frais de transport d'une marchandise particulière doit constituer un facteur.

Dans la transmission télégraphique, la distance est un facteur beaucoup moins appréciable que dans le transport par chemins de fer. Le télégraphe est pratiquement instantané. Mais il faut considérer les frais d'installation. L'installation augmente avec la distance. Ensuite, l'augmentation dans le nombre de dépêches multiplie les milles de fils télégraphiques. Il est vrai qu'il y a quadruple transmission, c'est-à-dire qu'on peut transmettre en même temps deux messages dans chaque direction sur un même fil, ce qui arrive quand les messages sont très nombreux ou d'autres conditions l'exigent, mais, pour une grande partie des messages, un fil n'en transmet qu'un seul à la fois. Dans les chemins de fer, l'augmentation du trafic peut exiger un matériel roulant plus considérable. Mais ce matériel roulant est transportable à différents endroits selon les besoins du service. Le matériel télégraphique installé pour faire face à l'augmentation du service reste sur place, au contraire, là où il a dû être installé. Il s'ensuit que les frais d'installation et d'entretien deviennent de plus en plus importants comme partie du prix du service. La transmission est pratiquement instantanée,

de sorte que les frais de transport, pour parler ainsi, qui suivent le message et lui sont particulièrement imputables ne sont pas les mêmes que dans le transport par chemins de fer, où nous avons les salaires, le combustible, l'huile, etc., dont le prix accompagne le chargement.

La distance peut servir d'aune pour mesurer la juste proportion des taux seulement si elle est en même temps une mesure du prix de transmission.

Dans le transport par chemins de fer, si aucune condition étrangère n'amène de perturbation dans le calcul, la distance est en général une mesure pratique pour déterminer la juste proportion des tarifs. Pour les services télégraphiques, le calcul est différent. La distance est un élément important pour déterminer le prix au mille des poteaux et du fil, mais n'a aucun rapport nécessaire aux frais de transmission d'un message particulier. C'est-à-dire la distance ne fait pas augmenter les frais actuels de transmission avec le parcours du message.

Tous les revenus d'un télégraphe doivent contribuer leur apport à l'entretien, l'usure et l'intérêt sur le capital.

Dans l'organisation des services télégraphiques, on a tenu compte de la moindre importance de la distance comme facteur dans les frais de transmission; on a reconnu l'impossibilité de s'en servir pour établir la proportion dans les prix; c'est pourquoi on a eu recours dans la préparation des prix de transmission au principe de zones beaucoup plus que pour la préparation des tarifs de chemins de fer. Les chemins de fer tarifent d'après la distance et selon le système de zones, mais les télégraphes canadiens fixent leurs prix par zones seulement. Ce qu'on a prouvé de l'usage aux Etats-Unis n'a aucune portée nécessaire dans notre cas, mais il est à remarquer qu'en général le système de zones y est en vigueur, et que toute déviation de ce système est plutôt une division en sous-zones et non un tarif basé sur la distance.

Si les chemins de fer s'écartent des tarifs proportionnels aux distances, c'est généralement dû à la concurrence sur les marchés ou celle du transport par eau. S'il s'agit de transporter à un marché commun un article produit à différents endroits, il arrive qu'on groupe les endroits de production par zones. De cette nature sont les tarifs pour le transport du charbon de diverses parties de l'Alberta, et les prix de transport aux villes du littoral où se rencontre la concurrence du transport maritime. Toutefois, les tarifs par zones sur le charbon de l'Alberta n'auraient pas nécessairement l'influence sur les tarifs sur le charbon de l'Ontario, s'il s'y en produisait, à moins que le produit des deux régions se rencontrassent sur un marché commun. De même pour les zones de 40 cents et de 45 cents pour le transport du bois de la Colombie-Anglaise à destination de l'Est; elles ne feraient pas modifier les tarifs sur le même article dans l'Est du Canada, à moins d'une concurrence sur un même marché.

En générale, il est vrai de dire que dans le transport par chemins de fer, en l'absence de concurrence par eau ou de concurrence sur les marchés, on essaye de tarifer d'après les distances, parce que la distance modifie le travail nécessaire et la dépense qui en résulte.

Au contraire, l'adoption du système de zones dans les services télégraphiques canadiens est un indice qu'on reconnaît qu'il ne s'y trouve pas, comme dans les chemins de fer, un rapport aussi rigoureux entre la distance d'un côté et le travail et la dépense de l'autre. Les prix de transmission d'un message donné peuvent dans le total atteindre un chiffre assez fort, mais ne peuvent se répartir en proportion de la distance, à moins de faire entrer dans le calcul des fractions très petites, ce qui est une des raisons pratiques pour l'adoption absolue des tarifs par zones.

D'abord, l'avocat principal du gouvernement croyait que le seul système juste était un tarif proportionnel aux distances. Il en vint cependant à la conclusion qu'un tarif de ce genre était impraticable et que la subdivision en zone était la bonne méthode. Au cours de leur argumentation, à la page 62, les avocats du gouvernement proposent deux plans pour la subdivision en zones:

(*a*) Etablir les bornes des divisions sans s'occuper si elles coïncident avec un relais important.

(b) Etablir les divisions à des relais importants, qui pour tout service particulier dans les deux zones appartiendraient à l'une et à l'autre. Ils ajoutent que ce principe est celui du Pacifique-Canadien à Sudbury qui pour les fins du service dans la section 1, est situé dans la section 1; pour le service de la section 2, est dans la section 2, et pour le service de la section 3, se trouve dans la section 3.

Dans leur proposition, les avocats du gouvernement expliquent que le premier plan dérangerait moins le système en usage aujourd'hui.

Les tarifs par zones sont donc la négation de la distance comme mesure absolue d'un taux particulier, puisque tous les taux dans la même zone sont les mêmes. Il ne s'ensuit pas que la distance est un facteur entièrement négligeable. La subdivision en zones égalise les prix de transmission, mais le principe d'un seul prix par zone, ne signifie pas que l'on va exiger le même prix pour une transmission purement locale et pour un message transmis d'un bout du continent à l'autre, sans considération pour la plus longue installation que demande ce dernier service et le nombre des relais le long de la ligne. Toutefois dans la transmission à longue distance le système de zones est encore mis en pratique, puisque, sur le parcours on trouve des zones supplémentaires dans lesquelles le même tarif est en vigueur.

Il semble alors que la simple étendue d'une zone ne saurait déterminer l'étendue d'une autre. C'est l'étendue du service qui est le rapport commun, et le service dans une saison comparé à celui dans une autre est un facteur appréciable.

Admettons que le même prix puisse payer la transmission de dix mots à une distance différente dans l'Est et dans l'Ouest; il faut examiner si sur le parcours choisi le nombre de messages expédiés est important ou si les taux indiqués sont pour un service hypothétique.

Les divers critères par lesquels on distingue une préférence injuste ou indue sont détaillés dans le jugement de la Commission dans l'enquête sur les taux de l'Ouest. Il suffit de citer une ou deux des décisions de la Commission en explication du principe énoncé dans le paragraphe précédent. La Commission a maintenue que lorsqu'il existe une différence dans les tarifs il doit avant de décider que cette différence est une préférence injuste. Examiner si les deux compagnies se faisaient concurrence sur le même marché.

La compagnie du sucre de Michigan vs *la compagnie du chemin de fer Chatham-Wallaceburg-Lake-Erie, 11 C.R.C., 253.*

On a donné comme autre signe distinctif d'une préférence injuste le fait que le district préféré retire un profit au détriment de celui qui se plaint de la différence de tarifs.

Wenegast vs *la compagnie du Grand-Tronc, 8 C.R.C. 42.* On a renchérit sur ce principe dans *Toronto et Brampton* vs *les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, 11 C.R.C. 370.* Dans cette dernière cause, on a déclaré que:

> "Le mal, comme je le vois, consiste en ce que les personnes ou les localités qui ont à payer le taux le plus élevé en souffrent une injustice et un dommage. A défaut de dommage dont ont à se plaindre des particuliers ou des localités, qu'est-ce que peut faire une différence dans les tarifs?"

La pierre de touche d'une injuste préférence est, non pas la différence de taux, mais le dommage qu'elle cause à un individu ou une localité. Un signe de ce dommage est que la localité préférée atteint un marché commun à un taux moindre. C'est le taux plutôt que la distance qui importe.

VII

L'enquête s'étend à quatre compagnies, le *Canadian-Northern*, le Grand-Tronc-Pacifique, le *Great-North-Western* et le Pacifique-Canadien. Le *Western-Union* fait des affaires dans les Provinces maritimes et quelque peu en Colombie-Britannique. Ces lignes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sont reliées à un bout aux câbles qui ont un service en rapport avec les lignes de la *Western-Union-Telegraph Company*, ou à l'autre bout avec des lignes atteignant New-York et d'autres villes américaines importantes.

Les messages transmis sur ces lignes sont en grande partie des messages transmis directement pour les câbles. Personne ne s'est plaint des tarifs de cette compagnie et il n'y a plus à nous en occuper.

Au Canada, les compagnies de télégraphe ont été intimement liées à la construction des chemins de fer. Hors le réseau du *Western-Union* dans la Nouvelle-Ecosse, qui fait avant tout le service de transmission aux câbles et des câbles, tout service télégraphique au Canada est lié au service des chemins de fer.

M. McMichael du *Great-North-Western* a déclaré aux premières séances tenues à Winnipeg que le droit de se servir des emprises des chemins de fer était important pour atteindre les centres. Il a ajouté que sa compagnie de télégraphe n'avait aucun droit de passage en propre, excepté quelques milles entre la frontière internationale et Winnipeg et Brandon. A ce propos on lui demanda pourquoi leur ligne était si peu répandue au Manitoba; il répondit qu'une compagnie ne trouverait pas profit à installer un réseau sans l'aide d'un chemin de fer.

Le *Great-North-Western*, en se développant dans l'Est du Canada, a pu obtenir diverses conventions lui permettant de construire le long des chemins de fer.

La pièce n° 121 montre jusqu'à quel point ce procédé s'est appliqué. 85·9 pour 100 de la valeur totale actuelle des poteaux, fils et câbles de la compagnie est imputable aux installations le long des chemins de fer et 12½ pour 100 seulement, aux installations le long des grandes routes.

Les conventions diffèrent dans les détails, mais en examinant les stipulations de certaines d'entre elles, on se forme une idée de la nature de cette coopération en générale. Par sa convention avec la compagnie du chemin de fer Vermont-Central en date du 1er avril 1891, le *Great-North-Western* s'est engagé à fournir les poteaux, le fils, les isolateurs, et autre matériel pour l'installation d'une ligne de poteaux et d'un fil, ou plus tard à son choix le long des embranchements futurs et des prolongements des lignes du chemin de fer. La compagnie de télégraphe fournissait les poteaux, les fils, les isolateurs, etc., pour l'entretien, le service, la réparation, la reconstructin ou le renouvellement de son réseau et de ses fils le long des lignes du chemin de fer. La compagnie de télégraphe fournissait les appareils, les batteries locales, la papeterie, etc., pour l'établissement, l'entretien et le service de bureaux le long du chemin de fer. La compagnie du chemin de fer s'engageait à fournir la main-d'œuvre et l'aide des hommes du service de la voie, pour creuser les trous et ériger les poteaux, sous la direction du contremaître de la compagnie de télégraphe. La compagnie du chemin de fer se chargeait de faire le même travail pour l'érection et toute nouvelle érection des poteaux et l'entretien, la réparation et la reconstruction de la ligne. La compagnie de télégraphe avait à fournir les experts, poser les fils et fournir des experts en réparation. Une disposition donnait à la compagnie du chemin de fer l'usage conjoint d'un fil sur un territoire désigné, et il était convenu que les messages concernant le mouvement des convois auraient la préseance sur ce fil conjoint.

Quand le service du chemin de fer exigerait l'usage exclusif d'un fil, la compagnie de télégraphe installerait un fil, et fournirait dès lors à ces frais un fil pour les besoins du commerce, un deuxième fil pour le service du chemin de fer, pourrait être installé si la compagnie du chemin de fer en payait les frais à la compagnie de télégraphe.

Les messages pour les bureaux et les employés du chemin de fer étaient transmis gratis. Aux gares munis d'appareils télégraphiques, les employés du chemin de fer

agissant comme agents du télégraphe devaient recevoir, transmettre et livrer les messages pour le compte de la compagnie de télégraphe seulement. Le chemin de fer s'engageait à transporter gratis toutes les personnes au service de la compagnie de télégraphe et voyageant pour le service de la compagnie, et aussi transporter et distribuer gratis, le long de la voie, tous les poteaux et autre matériel pour la construction, l'entretien, le service, la réparation et la reconstruction du réseau et des fils compris dans la convention, et tous fils additionnels ou lignes de poteaux et de fils qui pourraient être érigés en vertu de cette convention.

Le matériel qui devrait servir pour les lignes au delà du chemin de fer, serait transporté aux prix réguliers de la compagnie déduction faite d'une somme n'excédant pas un tiers du prix du service télégraphique que la compagnie de télégraphe s'engageait de faire gratis, pour le chemin de fer au delà de la ligne du chemin de fer; et la compagnie de télégraphe s'engageait à payer au chemin de fer la moitié de ses prix réguliers pour le transport des poteaux et du matériel au delà du dit montant.

Le chemin de fer accordait à la compagnie de télégraphe l'usage et la jouissance exclusive du droit de passage des terrains, et des ponts le long des voies ferrées comprises dans la convention, l'entretien, le service, et l'usage des lignes de poteaux et des fils pour le service du commerce ou l'usage du public, et lui accordait le droit d'installer de temps à autre tous fils additionnels et toutes lignes de poteaux et de fils additionnels, au gré de la compagnie de télégraphe. Si une autre compagnie de télégraphe demandait l'usage des terres, du chemin de fer ou des ponts pour y construire, exploiter, ou mettre en service tout réseau télégraphique ou lignes de poteaux et de fil ou fils, le chemin de fer s'engageait à exiger de telle autre compagnie les taux du tarif régulier pour le transport de tout matériel et de toutes personnes pour lesquels un taux devait être perçu, et que le chemin de fer ne livrerait pas à telle autre compagnie des poteaux, fils, etc., excepté aux gares du chemin de fer, à moins que la loi ne l'exige autrement.

Le 2 novembre 1908, le *Great-North-Western* et le chemin de fer *Boston-Maine* signait une semblable convention. Il y a quelques différences de détail. Ainsi, quant au transport du matériel pour la construction de lignes au delà du chemin de fer, le service gratuit que la compagnie de télégraphe s'engageait à faire pour le chemin de fer au delà de la voie ferrée, devait être déduit du prix du transport exigé de la compagnie de télégraphe jusqu'à la moitié du prix du dit service télégraphique gratuit.

Il était convenu, pour indemniser le chemin de fer pour l'usage de ses employés pour le service télégraphique pour le commerce ou le public, et comme la part du chemin de fer du revenu de ce service, que le chemin de fer retiendrait 40 pour 100 des recettes perçues aux bureaux de télégraphe conduits et entretenus par le chemin de fer; 40 pour 100 des taxes sur les messages pour les câbles océaniques et des taxes sur les messages de d'autres compagnies, excepté tel que mentionné ci-dessus; et le chemin de fer remettrait à la compagnie de télégraphe la balance des dites recettes de la manière et aux temps qu'elle exigerait.

Quand le nombre de messages payés d'avance ou à destination, expédiés d'un bureau de télégraphe quelconque de la compagnie dans les limites du Dominion, excéderait 5,000 dans toute année civile, la compagnie de télégraphe, à la demande du chemin de fer, devait fournir au dit bureau un télégraphiste et en payer le salaire aussi longtemps que le dit nombre des messages expédiés dépasserait annuellement le dit nombre, et retiendrait toutes les recettes dudit bureau.

Si la compagnie de télégraphe préférait établir un bureau indépendant à une des gares du chemin de fer, le chemin de fer fournissait le local, l'éclairage et le chauffage gratis; et à toute gare où la compagnie de télégraphe fournirait le télégraphiste et où une seule personne pourrait faire le service des deux compagnies, le télégraphiste de la compagnie de télégraphe qui agirait comme l'agent du chemin de fer, devait, au gré du chemin de fer, faire gratis le service du chemin de fer.

Examinons une autre convention, celle que signaient le 1er mai 1911 le *Great-North-Western* et les compagnies de chemins de fer *Quebec-Montreal-Southern* et celui de la jonction de Napierville. C'était en substitution à toutes autres conventions en vigueur jusque-là.

En vertu de cette convention, le chemin de fer accorde gratis le droit de passage à la compagnie de télégraphe. Ce droit était exclusif, la convention stipulant que chacune des parties contractantes pourraient permettre l'usage de ses poteaux à d'autres compagnies pour y installer des fils pour un service de téléphone ou autre service qui ne viendrait pas en concurrence avec le service télégraphique et la compagnie qui serait propriétaire des poteaux aurait droit à tout le prix reçu de cet usage. Les lignes de télégraphe et les poteaux, fils, appareils, etc., compris dans la convention, dont serait propriétaire le chemin de fer ou la compagnie de télégraphe, formeraient partie du réseau général télégraphique de la compagnie de télégraphe, et serait administré par la compagnie de télégraphe pour le service télégraphique du commerce ou du public.

Si le chemin de fer construisait un embranchement ou un prolongement d'une de ses lignes comprises dans la convention et sur laquelle elle était propriétaire d'une ligne de télégraphe, elle devait, à ses frais, fournir du matériel et une main-d'œuvre et installer et entretenir une ligne de poteaux et un fil le long dudit embranchement ou prolongement. Dans les deux cas, les lignes ainsi construites seraient assujetties aux dispositions de la convention.

Des annexes à la convention désignaient certaines lignes qui devaient faire un service conjoint, et d'autre le service exclusif d'une des compagnies. Le service du chemin de fer pour le mouvement des trains auraient la préséance sur tous les fils du service conjoint. Aux fins de relier les bureaux du chemin de fer dans les villes ou les cités où parviendraient ses lignes comprises dans la convention, avec ses fils télégraphiques qui feraient le service du chemin de fer le long de la voie, et aux fins de relier les fils télégraphiques du chemin de fer avec le bureau chef de la compagnie de télégraphe, la compagnie de télégraphe s'engageait à fournir gratis au chemin de fer, l'usage de fils conducteurs dans les câbles conducteurs de la compagnie de télégraphe ou des câbles ou des fils dans l'air attachés sur ses poteaux dans les rues des villes ou se serait installée la compagnie de télégraphe ou elle s'installerait plus tard, pour son propre service, des conduits sous terre ou des câbles sous mer ou dans l'air ou ses lignes de poteaux.

Des dispositions transféraient au chemin de fer certains poteaux dont la compagnie de télégraphe était propriétaire le long de la voie. Les deux compagnies pouvaient l'une ou l'autre installer et entretenir des bureaux de télégraphe le long de la voie comprise dans la convention aux endroits que l'une ou l'autre jugeraient nécessaire. Dans tous ces bureaux, le chemin de fer fournirait les appareils, les batteries locales et le matériel et aux endroits où le chemin de fer conduirait un service télégraphique pour le commerce ou le public, la compagnie de télégraphe fournirait les formules et la papeterie requises pour ce service.

Le chemin de fer fournissait à ses frais les télégraphistes, le local, l'éclairage et le chauffage dans tous ses bureaux de télégraphes.

Pour indemniser le chemin de fer pour l'usage de ses employés pour le service télégraphique pour le commerce ou le public, et comme la part du chemin de fer dans le revenu de ce service, le chemin de fer retiendrait la moitié des recettes perçues à ses bureaux de télégraphe dont il se chargeait de l'entretien et du service dans ses gares et ses stations; et deux tiers s'il était propriétaire de la ligne de poteaux et de fils. Si la compagnie de télégraphe préférait fournir son propre télégraphiste et installer un bureau de télégraphe indépendant dans une gare située à un endroit du chemin de fer où la compagnie de télégraphe était le propriétaire de la ligne de télégraphe, le chemin de fer fournissait le local, l'éclairage et le chauffage et retenait pour cela la moitié des recettes.

Si à cette gare, une seule personne pouvait faire le service télégraphique des deux compagnies, le télégraphiste de la compagnie de télégraphe, agissant pour le chemin de fer faisait le service du chemin de fer gratis.

Si le service télégraphique des deux compagnies à tel bureau demandait plus d'un télégraphiste, le chemin de fer engageait le sien et payait son salaire.

D'autres conventions diffèrent dans le détail, mais en général la compagnie de télégraphe obtient un droit de passage gratuit et certains droits à l'exclusion de toute autre compagnie de télégraphe. Le chemin de fer obtient le droit à la transmission de ses messages. Quand les besoins du service sont légers, il y a un fil pour le service conjoint, les messages pour le mouvement des convois ayant la préséance. Avec l'augmentation des besoins du service, on convient d'un fil pour les messages commerciaux. Le chemin de fer reçoit pour son travail en rapport avec les messages commerciaux et pour le droit de participation que cela lui confère, une indemnité qui prend la forme d'une part des recettes.

Le chemin de fer prend certaines obligations pour la distribution du matériel pour la construction ou la reconstruction et l'entretien. En général, les conventions qui accordent un droit de passage gratuit et son usage à l'exclusion de toute autre compagnie de télégraphe contiennent des obligations mutuelles et stipulent des indemnités partie en service, partie en argent. Depuis la fin de l'enquête, le *Great-North-Western* et le *Canadian-Northern* ont signé une convention, dont le but est l'unification de l'exploitation des deux réseaux. Ainsi l'avantage du service le long du chemin de fer *Canadian-Northern* dans l'Ouest échoit aux réseaux unifiés.

Le Grand-Tronc-Pacifique a été construit comme une partie du chemin de fer. Quoique le *Canadian-Northern* est une compagnie indépendante, distincte du chemin de fer *Canadian-Northern,* il fut construit en même temps que le chemin de fer et est intimement associé à ce dernier. La compagnie du chemin de fer est propriétaire de tout le capital-actions et des obligations de la compagnie de télégraphe, un capital de $500,000 et $800,000 d'obligations.

La compagnie de télégraphe du Pacifique-Canadien n'a ni capital ni propriété séparée. C'est un département du chemin de fer, par la construction et l'exploitation de la ligne.

Au cours de l'enquête on a appuyé sur l'avantage qu'il y avait pour la compagnie de télégraphe d'être installée sur le chemin de fer, parce qu'ainsi elle n'épargne les frais d'acquérir un droit de passage privé. Cependant la preuve à l'enquête offre aucun exemple d'une ligne qui a acquis en échange d'un paiement un droit de passage privé. Le Pacifique-Canadien déclare qu'après avoir passé en revue ses archives des vingt dernières années, il ne découvre aucune ligne qui a été construite au cours de cette période en dehors de la propriété de la compagnies du chemin de fer.

Le *Great-North-Western,* au cours de son argument, résume les avantages d'une telle association entre le service télégraphique et le service d'un chemin de fer: "Au Canada, où les étendues sont vastes et la population plutôt éparse, il serait impossible à une compagnie de télégraphe d'exploiter un réseau indépendant d'un chemin de fer. Une compagnie de télégraphe associée à un réseau américain, peut exploiter des grandes lignes atteignant à une douzaine de villes importantes au Canada, mais au point de vue commercial, il est impossible d'exploiter un réseau indépendant de tout chemin de fer. Il est évident que ce principe a été reconnu non seulement par ceux qui sont intimement liés à l'administration des télégraphes, mais par des profanes, car alors qu'au cours des vingt-cinq dernières années on a exploité au Canada presque tous les projets imaginables, il ne s'est trouvé personne assez téméraire pour tenter de promouvoir et organiser un réseau télégraphique purement commercial. Non seulement les frais de construction serait plus élevés pour un réseau installé le long des grandes routes, mais les frais d'entretien aussi, puisque le long d'un chemin de fer les réparations se font plus rapidement et à meilleur marché, parce que les hommes et les matériaux se transportent par la voie ferrée à l'endroit exact où doivent se faire les répa-

rations. Ajoutez qu'une compagnie de télégraphe établie le long d'un chemin de fer utilise les services des télégraphistes du chemin de fer en leur payant une commission."

L'avantage de cette association de la compagnie de télégraphe et du chemin de fer est évidente si on considère l'administration. Lors de l'enquête, le *Canadian-Northern*, sur un total de 227, avait neuf bureaux pour le service commercial distincts des bureaux qui faisaient du service de chemin de fer. Le Pacifique-Canadien sur 2,000 bureaux que comprend le réseau en compte 1,850 qui sont tenus par des employés du chemin de fer.

Le service commercial leur est plutôt secondaire et ils transmettent les messages en retour d'une commission de 10 pour 100. Si la compagnie de télégraphe utilise les services d'un télégraphiste qui tient magasin ou a un autre emploi, elle doit payer une commission de 20 pour 100. La compagnie prétend que cette combinaison offre un grand avantage en ce que les employés du chemin de fer auxquels elle paie une commission ne lui coûte rien en salaires; qu'ils sont au service du département du télégraphe et fournisse une organisation sans laquelle ce département ne pourrait servir le public ou se développer, excepté à des frais énormes en salaires et en loyers de bureaux.

On remarquera que les chiffres déposés indiquent que 7½ pour 100 seulement des bureaux du Pacifique-Canadien sont tenus par des télégraphistes transmettant seulement des messages commerciaux. Si, d'un côté cette association entre le chemin de fer et la compagnie manquait, il serait, dit-on, nécessaire d'engager des télégraphistes salariés, il faut cependant remarquer, ainsi que le démontre la preuve, que dans la grande majorité des bureaux de télégraphe commerciaux l'usage est de faire faire le service à commission. Cela vient sans doute, comme M. Camp le disait dans sa déposition, qu'en général dans la majorité des endroits où sont situés les bureaux de télégraphe il s'échange peu de messages télégraphiques. Il déclare en substance (Dépositions, vol. 114, pp. 1220-1221) que les trois quarts environ des bureaux de télégraphe font peu d'affaires, mais qu'on retient les petits bureaux parce que leur fermeture rendraient les gros bureaux peu lucratifs; voici, il fallait considérer le profit moyen.

On a dit que la transmission commerciale est plutôt un service secondaire. En ce qui concerne le Pacifique-Canadien; voici comment M. Chrysler explique ce que signifie ce service secondaire de la transmission commerciale par un réseau télégraphique affilié à un chemin de fer. (Déposition, vol. 171, p. 1424.)

> "Personnellement, je me propose plus tard, quand viendront les plaidoyers, d'exposer qu'à mon sens, l'évaluation de la propriété des compagnies de télégraphe n'a pas grand'chose à y voir. Impossible de séparer cette valeur de la valeur actuelle du chemin de fer; construit pour servir à l'exploitation du chemin de fer, nécessaire au service du chemin de fer, la transmission commerciale qu'il fait est un service secondaire. C'est le problème qui se rencontre dans toute industrie qui retire quelque produit secondaire de ses déchets, un produit qui surgit incidemment à côté de la production principale. Il est impossible de dire comment vous arriver à en déterminer la valeur. Il ne se produirait pas si l'industrie-mère n'existait pas. Sans en dire aujourd'hui davantage là-dessus, nous ne voyons pas que la question de la valeur ait quelque importance."

Dans les plaidoyers, on a voulu démontrer que dans le calcul des recettes nettes de l'exploitation télégraphique, il fallait faire entrer en ligne de compte le fait que la ségrégation du télégraphe de l'exploitation du chemin de fer entraînerait de nouvelles dépenses. Quant à l'allégation qu'un service télégraphique indépendant entraînerait des frais pour le droit de passage, laquelle n'est pas acceptée pour le moment, l'assertion, comme nous l'avons indiqué, ne semble pas exact. Pour ce qui est d'imputer au compte de la compagnie de télégraphe diverses autres dépenses, on peut faire remarquer qu'un réseau télégraphique administré par un chemin de fer est construit en premier lieu comme partie du chemin de fer et les frais d'installation sont imputables au

chemin de fer. La transmission commerciale est alors un service secondaire. C'est le premier état de choses, mais il faut aujourd'hui envisager les conditions telles qu'elles sont devenues.

VIII

Il est très difficile, même pratiquement impossible d'évaluer ce qu'a pu coûté un réseau télégraphique qui a été construit par une compagnie de chemin de fer comme partie de son exploitation et en vertu de sa charte, ou qui, comme le *Canadian-Northern,* doit son existence a une charte distincte, mais fait en réalité partie du chemin de fer. En face de cette difficulté, les avocats du gouvernement ont appuyé sur le prix de la reconstruction et le rapport fondé sur ce principe. Le *Canadian-Northern* dans sa déposition a déclaré en substance que le capital-actions et les obligations de la compagnie ne représentent en aucune façon le prix exact de la construction du réseau; le capital et les obligations émises ne seraient qu'un arrangement arbitraire entre le chemin de fer, la compagnie de télégraphe et les entrepreneurs.

Dans l'état déposé, la compagnie *Canadian-Northern* déclare qu'au 30 juin 1911, elle possédait 4,440 milles de poteaux évalués à $1,021,200; 13,550 milles de fil valant $273,500, soit un total de lignes de poteaux et de fils coûtant $1,294,700. Ces chiffres donnent une valeur moyenne de $291 par mille.

La compagnie *Canadian-Northern* dans sa réponse, contenu dans la pièce n° 105, affirme qu'elle ne peut donner exactement le prix primitif de la construction de la ligne de télégraphe, parce que des entrepreneurs avaient construit des lignes comme partie de leur entreprise pour la construction du chemin de fer, et qu'une exacte répartition du prix n'avait pas été faite. Les chiffres donnés ci-dessus sont une estimation basée sur le prix de la reconstruction par la compagnie du chemin de fer et non sur un inventaire du prix de la construction primitive.

Dans la pièce n° 108, la compagnie du chemin de fer produit un état du prix de la reconstruction de 250 milles de la ligne Regina-Prince-Albert. Cette entreprise a coûté $73,008.15, soit une moyenne de $292 du mille. Ici, on a employé le vieux fil qu'on a attaché aux poteaux nouveaux. Les chiffres comprennent le prix de la ligne de poteaux, c'est-à-dire le prix de la main-d'œuvre, du matériel, du prix de transport, de la surveillance du posage du vieux fil et le prix additionnel d'un circuit en laiton et de deux en fer et le prix de tous les isolateurs. Ils comprennent aussi le prix des installations dans les gares et de la batterie de la ligne principale. Le document déclare qu'il en coûte moins pour transporter le fil des vieux poteaux aux nouveaux qu'à distribuer du fil neuf et le poser.

Les avocats du gouvernement ont fait remarquer que le *Canadian-Northern* ne se sert pas de fil exclusivement adapté à la télégraphie commerciale et que par conséquent il ne fait pas la différence entre le télégraphe commercial et le télégraphe du chemin de fer.

L'analyse de la situation financière du *Great-North-Western* se complique par le fait que la compagnie est obligée de payer certains dividendes à la compagnie de télégraphe de Montréal et à la compagnie de télégraphe Dominion, et que d'un autre côté elle est étroitement lié à la *Western Union Telegraph Company.*

La compagnie de télégraphe de Montréal a été organisée en 1847. Ses lignes s'étendaient de Sackville, N.-B., à Détroit, Michigan, et de Toronto à Buffalo, N.-L., ainsi qu'aux villes du nord. La compagnie de télégraphe Dominion a été organisée en 1870. Elle partait de Détroit, Buffalo, et Oswego, traversait Ontario, Québec et le Nouveau-Brunswick et allait rejoindre le câble à Torbay, Nouvelle-Ecosse. En 1879, la compagnie américaine Union, une compagnie de télégraphe installée aux Etats-Unis, a obtenu un bail des lignes de la compagnie de télégraphe Dominion, pour une période de 99 ans. Le preneur s'obligeait de payer 5 pour 100 sur le capital-actions de la com-

pagnie Dominion—un capital de $1,000,000—et en plus $2,500 annuellement; le preneur assumait en sus le remboursement des obligations des bailleurs, au montant de £60,000, soit $293,860. Au lieu d'un loyer de 5 pour 100, le preneur paierait 6 pour 100, si les lignes de la compagnie de télégraphe Dominion se fusionnaient avec celles de toute autre compagnie canadienne de télégraphe.

En 1881, le *Western-Union* se fusionna avec la compagnie *American-Union.*

La compagnie de télégraphe *Great-North-Western* avait obtenu sa charte en 1880, mais n'avait pas fait autre chose qu'installer une ligne de Winnipeg à la frontière entre les Etats-Unis et le Manitoba.

La compagnie de télégraphe *Western-Union* acquit la prépondérance dans la compagnie *Great-North-Western* et s'arrangea pour que cette dernière prît à bail pour 97 ans les lignes télégraphiques et l'installation de la compagnie de télégraphe de Montréal, bail que garantit la compagnie *Western-Union.* En vertu du bail, le *Great-North-Western* s'engageait à payer aux actionnaires de la compagnie de télégraphe de Montréal un dividende annuel de 8 pour 100. Le capital payé de la compagnie de télégraphe de Montréal se chiffrait à ce moment à $2,000,000. Plus tard le bail des lignes de la compagnie de télégraphe Dominion, à l'exception de ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse à l'est de Moncton, ainsi qu'une partie considérable du réseau de la même compagnie aux Etats-Unis fut transféré au *Great-North-Western.* En résumé, la compagnie *Great-North-Western* a la prépondérance dans les compagnies de télégraphe de Montréal et Dominion et est à son tour sous la domination de la compagnie *Western-Union.*

Le grand nombre d'années écoulées depuis le commencement de la construction de plusieurs lignes du réseau *Great-North-Western* semblent empêcher de retrouver le prix primitif. La compagnie déposa un état du prix de la reconstruction. Au mois d'octobre 1912, la valeur des poteaux, fils et câbles est estimée (voir état 121) à $1,744,-410, et le prix de leur réinstallation à $2,282,115.

Pour les besoins de l'enquête, messieurs Bristol et Griffiths préparèrent une évaluation du Pacifique-Canadien. L'état se trouve dans la pièce 48:—

PIÈCE 48.

ESTIMATION DE L'INSTALLATION DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

Poteaux et outillage	$3,897,238 39
Fils	2,190,968 37
Câbles	275,044 11
Boîtes d'appel, Toronto, Montréal, etc. (4,865 boîtes à $7)	34,055 00
104 outillages des hommes du service de la ligne à $138.25	14,378 00
37 outillages d'équipe (G.B.) à $646.49	23,920 13
Appareils télégraphiques	119,149 40
Batteries et dynamos	50,559 00
Ameublements	41,109 00
Matériel en magasin	50,000 00
Total	$6,696,421 40

Puisque le réseau télégraphique fait un double service, la question surgit de quelle manière répartir ce prix de reconstruction entre la transmission commerciale et la transmission pour le service du chemin de fer.

Adoptant les calculs exposés dans les pièces 50 et 51, le Pacifique-Canadien estime l'étendue des lignes faisant la transmission commerciale à 78¼ pour 100 de tout le réseau, et celle des lignes faisant le service du chemin de fer à 21¾ pour 100. La proportion entre le département du service du chemin de fer et celui du télégraphe fut établie par M. Camp qui en comparant l'étendue des lignes faisant le service du chemin de fer et celle des lignes faisant la transmission commerciale à l'étendue de tout le réseau et attribuant à chaque groupe la moitié de l'étendue des lignes qui faisaient le service conjoint. Partant de cette répartition comme base, la compagnie a réparti le prix total établi par son évaluation comme suit: $1,204,267, imputable au compte du service du chemin de fer, et $5,492,153, imputable au compte du réseau commercial.

La critique de cette partie par le procureur de la Couronne se résume à ceci: si la compagnie n'avait aucun système commercial, il lui faudrait, pour l'exploitation de son chemin de fer, un nombre de milles de ligne télégraphique au moins égal à celui de sa voie ferrée; quant aux fils, les besoins du chemin de fer seuls en demanderaient au moins deux, qu'ils servent ou non aux affaires commerciales. Bien que l'on prétende que les fils des compagnies de chemin de fer servent, à l'occasion, aux affaires commerciales, on soutient que cela ne se produit qu'à de rares occasions ou dans les endroits où les affaires commerciales par télégraphie sont très restreintes. Cette affirmation est basée sur la déclaration de M. Camp prétendant que dans les endroits où il se fait beaucoup d'affaires par télégraphie, on y pose un fil commercial séparé; et l'on affirme sur ce fait que l'on installera un fil séparé là où il y a un volume appréciable d'affaires commerciales; et l'on prétend, par conséquent, qu'il n'est pas juste de faire payer l'usage occasionnel d'un fil de chemin de fer pour fins commerciales comme si ce fil servait habituellement à ces fins.

En réponse au calcul de M. Camp, que 78¼ pour 100 de la longueur en milles des fils posés sur des poteaux devrait être à la charge du télégraphe commercial et le reste à la charge du chemin de fer, on prétend que cette répartition de la valeur de la ligne repose sur une base fausse; que lorsque la ligne a été posée, la compagnie a supporté seule le coût initial, et ces dépenses, conséquemment, étaient des dépenses de chemin de fer, et on prétend que l'emploi de ce télégraphe pour fins commerciales n'entraînait aucunes dépenses additionnelles pour le posage des poteaux de télégraphe, mais pour les fils seuls et peut être pour quelques croisillons additionnels.

Le procureur de la couronne a ensuite donné une évaluation revisée fixant à $3,540,786.24 la part du chemin de fer, la balance devant retomber sur les intérêts commerciaux.

Nous n'avons pas de données indiquant le volume respectif des messages des chemins de fer et du commerce expédiés par le système, conséquemment on ne peut faire la répartition d'après l'emploi respectif.

Il ne semble pas, d'après la nature du service rendu, que l'on puisse établir avec exactitude une division entre le chemin de fer et les intérêts commerciaux comme le ferait l'une ou l'autre méthode. Conséquemment, il ne semble pas, d'après ce que l'on a déposé devant la Commission, que les répartitions ainsi faites permettent à cette dernière d'en arriver à une conclusion finale quant à la proportion de profit justement attribuable au service commercial.

Les recettes et les dépenses d'exploitation de la compagnie télégraphique furent soumises d'après les formules dont la division d'audition de la compagnie de chemin de fer s'était servi depuis bien longtemps. Le procureur du Pacifique-Canadien a prétendu que bien que ces données puissent être satisfaisantes pour les divisions entre elles, elles ne sont pas décisives lorsqu'il s'agit d'une enquête pour établir la justesse des taux exigés; et on a prétendu que pour tirer un jugement quelconque du surplus des recettes quant à la justesse des taux, il faudrait d'abord tenir compte de toutes les dépenses qu'encourrait la division de télégraphie si cette dernière était une corporation séparée ou possédait une installation indépendante. En substance, on a prétendu que les chiffres nets ne représentaient pas une balance nette, toutes déductions raisonnables faites.

Comme exemple, on a dit que des chiffres nets pour l'année 1910, tels que soumis, on devait faire les nouvelles déductions qui suivent:

(1) Dépenses portées au compte des divisions du chemin de fer:	
(a) Salaires	$188,142 83
(b) Matériel	116,818 56
(2) Frais d'entretien; crédits portés aux comptes du chemin de fer:	
(a) Salaires	90,347 13
(b) Matériel	61,892 58
	$457,201 10

Sans doute, la division du télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien trouve des avantages dans le fait que le télégraphe est relié au chemin de fer. Le système télégraphique a d'abord été établi pour servir à l'exploitation de la voie ferrée. On prétend qu'il sert maintenant au commerce surtout. L'avocat du Pacifique-Canadien soutient que le coût de reproduction a tellement augmenté entre la date de l'évaluation et celle de la soumission de l'argument qu'il serait d'environ $8,000,000. On n'a soumis aucune preuve à cet effet. Mais on a représenté, au nom de la compagnie, qu'il y a eu des augmentations faites et que ces dernières sont d'abord dues aux besoins des affaires commerciales.

Les méthodes de répartition des dépenses qu'a suivies le bureau d'audition semblent devoir faciliter les comparaisons entre divisions. Si, cependant, les tarifs d'un service particulier doivent être régularisés, il est juste d'allouer à ce service ses dépenses propres. Il est important de tenir compte de tous les facteurs de dépenses qui lui sont imputables, si on ne veut pas que les taux d'un service soient portés au compte d'un autre service entièrement distinct.

Une division du chemin de fer dirige le service télégraphique organisé par le Pacifique-Canadien. Une compagnie particulière exploite le service organisé par le *Great-North-Western*. Le département du télégraphe possède le droit de passage libre sur l'emplacement de la voie ferrée, comme la compagnie du télégraphe, cette dernière exploitant sa ligne conformément à un contrat. Dans les deux cas, des mesures sont prises pour l'expédition des affaires du chemin de fer par télégraphe. La division de télégraphie du Pacifique-Canadien possède son matériel de construction et de réparation, transporté sans frais sur la voie ferrée, tout comme celui de la compagnie séparée et distincte du télégraphe, exploitant son système en vertu d'un contrat. Au compte des frais d'exploitation du système télégraphique du Pacifique-Canadien, tel que soumis, on ne mentionne aucuns frais de transport.

Relativement aux chiffres soumis pour les dépenses, on pourrait mentionner divers autres item. Les registres officiels des lignes télégraphiques du gouvernement fédéral donnent une moyenne de $244 par mille pour les poteaux. Ceci ne comprend pas les fils submergés.

Les chiffres pour les lignes du gouvernement fédéral, lesquels ne comprennent pas l'outillage, les travaux d'installation, etc., donnent une moyenne de 1·033 fil par poteau. Cela comprend 1·003 de fils de fer galvanisé et ·03 de fils de cuivre par mille de poteaux. Le Pacifique-Canadien, lors de l'audition, a donné une moyenne de 6·23 fils par mille de poteaux. Cela comprenait 2·19 de cuivre et 4·04 fils de fer galvanisé. L'ingénieur électricien de la Commission a vérifié les prix des fils que donnaient les pièces de la compagnie. La moyenne, en pesanteur, des prix, d'après l'usage relatif des différents genres de fils, donne un prix moyen de $11.19 par mille de fil de fer galvanisé et $45.49 pour le fil de cuivre. A ces prix, le surplus de fil du Pacifique-Canadien sur celui du système du gouvernement fédéral représenterait une addition de $142.02 par mille, laquelle, ajoutée au coût moyen du système du Dominion par mille de poteaux, représenterait un coût moyen par mille de poteaux, l'outillage, etc., non compris, de $376.02 sur le système du Pacifique-Canadien.

Les registres du gouvernement pour les lignes *Western-Union*, dans la Nouvelle-Ecosse donnent une moyenne de $316 par mille. Ceci comprend les poteaux, les croisillons et les fils. Le nombre moyen de ces derniers est de quatre par poteau, 2·9 étant de fer galvanisé et 1·08 de cuivre.

La pièce 97 comprend les statistiques de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur le coût de construction. Pour la division du lac Supérieur, la moyenne par mille est de $291.22. Ici, il y a deux fils sur chaque poteau. Pour la division des Prairies, la moyenne par mille est de $343, cette ligne compte quatre fils par poteau. La division des Montagnes, section 1, donne un coût de $435 par mille, avec une moyenne de 4½ fils par poteau. La division des Montagnes, section 4, donne

un coût de $606.93 par mille, avec deux fils par poteau. Pour la construction des lignes d'embranchement avec une moyenne de 1·12 fil par poteau, le coût est de $189.27.

Les sommaires ci-dessus justifient les déclarations qu'a faites, dans son témoignage, M. Smith de la compagnie de télégraphie du Grand-Tronc-Pacifique (Témoignages, vol. 171, pages 1404-05), tendant à prouver que l'on ne peut réduire d'un iota le coût de construction des lignes télégraphiques; qu'il n'y a pas deux milles semblables, vu le coût variable de la main-d'œuvre et du coût de construction, surtout pour ce qui est de la mise en place des poteaux.

Après l'audition, le procureur de la couronne a prétendu que pour vérifier les chiffres du Pacifique-Canadien relativement au coût, il serait bon de prendre une section de la ligne télégraphique et de vérifier les chiffres. C'est ce qu'a fait l'ingénieur électricien de la Commission pour la section Vaudreuil-Ottawa. Son évaluation comprend le coût des fils, le posage de ces derniers, le prix des poteaux, le creusage des trous et l'érection des poteaux, le coût des croisillons en place et des isolateurs. On verra que cela ne comprend pas les instruments, l'installation des bureaux, etc., comme le faisait l'évaluation du Pacifique-Canadien que l'on a vérifiée. Ceci a pour résultat de donner un chiffre de 7 pour 100 inférieur à celui du Pacifique, ou un coût revisé de reproduction de $369 par mille. Ce chiffre se rapproche sensiblement de celui que l'on donne plus haut relativement au coût du système télégraphique du gouvernement.

On a aussi vérifié les prix des fils, des poteaux, des instruments, etc. Les chiffres donnés sont basés surtout sur ceux qu'a payés la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'après les registres de la division des magasins pour les dernières années, et représentent, d'après l'opinion de l'ingénieur, une juste valeur correspondante. On a obtenu les prix des poteaux de la division des traverses de la compagnie de chemin de fer. Les prix des fils de fer ont été comparés à ceux des achats actuels. Le prix du fil de cuivre a beaucoup varié. Celui que l'on donne dans l'évaluation est raisonnable. Quant au fil de fer galvanisé, les prix sont marqués comme étant de $1.27 à $2.66 trop élevés par mille.

Quant aux appareils, tels que les manipulateurs, les prix vérifiés sont à peu près les mêmes que ceux que l'on a soumis. Dans un petit nombre de cas, le prix vérifié est plus élevé que celui de l'évaluation de la compagnie. Dans le cas des répétiteurs, en prenant le prix le plus bas payé pour les instruments particuliers formant les appareils à répétition, on a obtenu un prix réduit de 11 pour 100.

Pour ce qui est du mode de construction, le prix des ancres est raisonnable. Le prix des isolateurs est le même que celui qu'a soumis M. Beatty.

Au coût des appareils, le Pacifique-Canadien a ajouté 25 pour 100 pour la main-d'œuvre, le fil, etc., et l'installation. L'ingénieur est d'opinion que si on déduisait cette somme et considérait le reste comme le coût d'installation de l'appareil, l'évaluation serait plus raisonnable.

Si on compare ces chiffres à l'évaluation totale qu'a déjà fournie la compagnie du Pacifique-Canadien, on obtient une réduction approximative de 7 pour 100.

La situation exposée est pratiquement la même que dans le cas de l'enquête sur les taux de l'Ouest. Là, la Commission avait affaire à un chemin de fer établi depuis longtemps, le Pacifique-Canadien, faisant affaires sur une vaste échelle; à un chemin de fer plus récent, le *Canadian-Northern,* encore dans la période de construction et dont le trafic commençait à se développer; et au Grand-Tronc-Pacifique, encore dans la période de construction et dont le trafic était moins développé que celui du *Canadian-Northern.* Dans la requête actuelle, le Pacifique-Canadien a un trafic établi et un système complet. Depuis l'audition, le *Canadian-Northern* s'est joint au *Great-North-Western* en vertu d'un contrat d'exploitation. La compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique est dans la période de développement et n'a que récemment établi des tarifs couvrant le territoire à partir de points touchant la cité de Québec à Prince-Rupert.

Dans ces conditions, le coût de reproduction d'un système dont le trafic a atteint un haut point de développement n'est plus nécessairement conclusif, quant à sa justesse,

que ne le serait le coût de reproduction du système le moins favorablement situé relativement au trafic jusqu'alors établi, et dont l'exploitation, d'après les chiffres du gouvernement amène un déficit. Comme on l'a fait remarquer dans le cas des taux de l'Ouest, la situation présentée à la Commission est comprise dans les paroles de feu le commissaire en chef Mabee: "*La question qu'il nous faut décider est de savoir quels tarifs sont justes sans nous occuper de ce que vaut ou ne vaut pas telle compagnie." 17 causes des chemins de fer, 194.*

Dans sa décision dans la cause des tarifs de l'Ouest, la Commission s'est exprimée ainsi:—

> "Comme on l'a déjà fait remarquer, la Commission doit tenir compte du fait que le trafic de l'Ouest sera à l'avenir divisé entre trois compagnies de chemin de fer, et que les recettes actuelles du Pacifique-Canadien ne peuvent pas être considérées comme indiquant nécessairement les recettes régulières de cette compagnie."
>
> *Ibid 214.*

Une situation semblable se présentera naturellement relativement au télégraphe. Avec l'expansion des lignes télégraphiques le long des voies ferrées, les divers centres importants seront sujets à la concurrence du service, et le résultat sera la subdivision du trafic.

On ne peut considérer la question ni au point de vue de la compagnie la plus favorisée relativement aux recettes, ni au point de vue de la compagnie la moins bien située. Il faut reconnaître que là où les lignes télégraphiques se font concurrence dans un territoire quelconque, ou traversent des régions contiguës du même territoire général, il doit y avoir uniformité de taux réglementaires. Dans les cas seulement où la ligne télégraphique est située dans une région relativement isolée pourrait-on fixer les taux au seul point de vue de la nature du trafic de la ligne ainsi située. Ce qu'il faudrait faire alors serait d'en arriver à un ajustement raisonnable des taux en tenant compte de la somme de trafic et de l'expansion probable, aussi bien que de la question d'un juste revenu.

En vertu de la clause 4 des articles 7 et 8 Edouard VIII, chap. 61, nonobstant tout acte antécédent adopté par le parlement, "tous tarifs télégraphiques que chargera la compagnie" seront sujets à l'approbation de la Commission. De fait, ici comme dans l'enquête sur les messageries, les tarifs maxima pour services commerciaux sont soumis à la Commission pour approbation; et c'est le devoir de la Commission de voir dans son approbation à ce que l'on adopte que des taux réglementaires raisonnables.

X.

Le système télégraphique du Pacifique-Canadien s'étend de l'Atlantique au Pacifique. Le territoire compris est subdivisé en sections, comme suit:—

Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse.

Section 1. Québec et Ontario, à l'est de et y compris Windsor et Sudbury.
Section 2. Ontario, à l'ouest de Sudbury à et y compris Nipigon.
Section 3. Embranchement Soo.
Section 4. Ontario, à l'ouest de Nipigon.
Section 5. Manitoba.
Section 6. Saskatchewan orientale.
Section 7. Saskatchewan occidentale.
Section 8. Alberta, voie principale et embranchement sud.

Section 9. Colombie-Britannique, voie principale à l'est de et y compris Kamloops et l'embranchement Okanagan.

Section 10. Colombie-Britannique, toutes les voies et l'ouest de Kamloops.

Section 11. Alberta, au nord de la voie principale.

Section 12. Manitoba, pour les taux des Etats-Unis seulement.

Section 13. Colombie-Britannique, Kootenay à l'est de et y compris Kootenay-Landing.

Section 14. Colombie-Britannique, Kootenay à l'ouest de Kootenay-Landing.

Dans une partie du territoire à l'est des Grands lacs, dans laquelle se trouvent les lignes du *Great-North-Western,* il y a similitude entre les sections pour le Pacifique-Canadien et ce premier chemin de fer. Dans le territoire de la tête des Grands lacs jusqu'à et y compris l'Alberta, il y a ressemblance générale entre les sections pour ce qui est du *Canadian-Northern* et du Pacifique-Canadien. Il n'y a aucune mesure prise devant la Commission relativement aux sections de la première compagnie en Colombie-Britannique, vu que l'on a soumis aucun tarif relativement aux lignes du *Canadian-Northern* dans cette province. A l'est de Port-Arthur, le système de sections du Grand-Tronc-Pacifique diffère sous certains rapports, dont on parlera plus loin, de celui du Pacifique-Canadien. De Port-Arthur vers l'ouest, jusqu'à et y compris l'Alberta, il y a ressemblance générale avec le système de sections du Pacifique-Canadien. En Colombie-Britannique, il y a des différences que l'on expliquera plus tard.

Ces sections ou zones établies d'abord dans l'Ouest étaient purement empiriques, vu que l'on n'avait aucune donnée pour se guider. On a déclaré dans les témoignages que les zones et les tarifs dans l'Ouest avaient été préparés par M. Hosmer et son secrétaire particulier, à l'époque où le Pacifique-Canadien commença l'exploitation du télégraphe à l'ouest des Grands lacs avant de le commencer à l'est de ce point. Il semble que les tarifs établis furent basés surtout sur ceux des Etats-Unis et particulièrement sur ceux des états de l'Ouest, les tarifs alors en vigueur étant considérés sans s'occuper de ceux de l'Est du Canada.

Les comparaisons déjà faites ont fourni des détails jetant de la lumière sur l'augmentation du trafic et sur les variations de ce dernier. Une comparaison des augmentations pour les diverses divisions du pays indique la variation du trafic.

Comme on l'a déjà fait remarquer, les comparaisons du procureur de la Couronne entre l'Est et l'Ouest sont entre le territoire à l'est de Sudbury et celui à l'est de cet endroit. D'ordinaire, dans les comparaisons de trafic, la distinction est faite avec Fort-William comme point de division.

Le chemin de fer a pour sa compagnie de télégraphe un registre donnant les détails relatifs aux messages par divisions. Les pièces couvrant la période de 1907 à 1912 ont été produites à l'audition. On s'est procuré les données pour 1914 et 1915 afin de faire les comparaisons. Les rapports ne sont pas préparés pour les limites territoriales des sections dans lesquelles le territoire est divisé pour les fins télégraphiques et pour lesquelles les taux sont produits. Au contraire, on suit les divisions d'exploitation du chemin de fer, savoir, Atlantique, Est, Ontario, lac Supérieur, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique. Tandis que ces divisions permettent de faire des comparaisons entre les sections à l'est et à l'ouest des Grands lacs relativement au volume de trafic, elles ne permettent pas de faire des comparaisons entre les sections du télégraphe et entre les provinces.

Car, bien que l'on fasse usage du nom de ces dernières, il y a dans certains cas, une subdivision, dans d'autres il y a empiètement.

Les limites territoriales des divisions du chemin de fer sont comme suit:—

Atlantique.—Toutes les voies entre Saint-Jean et Mégantic, Qué.

Est.—Toutes les voies entre Mégantic, Qué., Smith's-Falls et la rivière Chalk.

Ontario.—Toutes les voies entre Smith's-Falls, Windsor et MacTier.

Lac Supérieur.—Toutes les voies entre MacTier, la rivière Chalk, le Sault-Sainte-Marie et Fort-William.

Manitoba.—Toutes les voies entre Fort-William et Broadview, Bredenbury, Neudorf, Arcola et Estevan.

Saskatchewan.—Toutes les voies entre Swift-Current, Field, Kootenay-Landing, Coutts, Rocky-Mountain-House, Edmonton, Hardisty, Kerrobert, et Golden à Colvalli.

Colombie-Britannique.—Toutes les voies entre Field et Vancouver et à l'ouest de Kootenay-Landing.

Ainsi il semble que dans les divisions à l'ouest des Grands lacs, le Manitoba comprend une partie de l'Ontario à l'est et s'avance dans la Saskatchewan à l'ouest. La Saskatchewan pénètre dans l'Alberta à Hardisty, tandis que l'Alberta s'avance aussi dans l'est de la Colombie-Britannique.

Dans ces conditions, bien que l'on puisse comparer les totaux, on ne peut rien tirer d'absolu relativement au volume du trafic dans les zones ou provinces du trafic dans les zones ou provinces particulières, ou au territoire que l'on devrait naturellement inclure dans une section ou zone.

Jusqu'en 1909, inclusivement, les registres réunissent la Saskatchewan et l'Alberta, sujet à l'avertissement donné dans le paragraphe précédent; on peut donner le sommaire suivant des messages expédiés, sous forme de pourcentage du total pour chaque année.

	Messages expédiés. Pourcentage du total.	
	Est.	Ouest.
1907	51·22	48·78
1908	51·48	48·52
1909	49·90	50·10
1910	46·65	53·35
1911	45·06	54·94
1912	41·82	58·18
1913	42·82	57·18
1914	45·60	56·40
1915	50·21	49·79

Pour les années 1907 à 1912 et 1914 et 1915, pour lesquelles on peut établir des comparaisons d'une période d'expansion avec une période pendant laquelle un rajustement attribuable à la dépression du trafic s'est opéré, le nombre total des messages expédiés par le système fut de 28,079,705, donnant un revenu total de $15,829,169. De ceci, les messages expédiés dans l'Ouest, c'est-à-dire à Fort-William et à l'ouest de cet endroit, représentent 52·8 pour 100, tandis que la proportion du revenu a été de 55·3 pour 100. Pour la période totale de 1907 à 1915, inclusivement, les pourcentages ont été de 53·4 et de 55·9 pour 100, respectivement.

Dans l'Ouest, jusqu'en 1915, les chiffres indiquent que les recettes des messages locaux et conjoints et des câblogrammes donnent une plus grande proportion des recettes totales que dans l'Est. Pour la période 1906 à 1915, inclusivement, la proportion du revenu attribuable à ce service dans le cas du Pacifique-Canadien a varié de 87 à 89 pour 100, ce dernier percentage étant atteint en 1910. De 1907 à 1912, inclusivement, la proportion, dans l'Est, a varié de 84 à 89 pour 100, tandis qu'elle était de 91 à 93 pour 100 dans l'Ouest. En 1915, le pourcentage de l'Est et de l'Ouest a été le même, savoir, 88 pour 100.

Tandis que dans l'Ouest les messages et les câblogrammes, séparés des autres sources de revenu, ont formé une plus grande part des affaires, toute diminution dans ces dernières a un effet beaucoup plus important que dans l'Est où la distribution a été plus étendue.

Des comparaisons entre les affaires télégraphiques dans l'Est et dans l'Ouest indiquent que dans l'ensemble les affaires de l'Est sont plus régulières et moins sujettes aux fluctuations. Prenant le nombre de messages expédiés en 1907 comme base dans chaque

cas, on obtient le sommaire comparatif suivant pour les périodes 1907-1912 et 1914-1915:

	Messages expédiés. Est.	Ouest.
1907	100 %	100 %
1908	94·9%	93·8%
1909	104·8%	111·1%
1910	113·1%	135·8%
1911	125·3%	152·8%
1912	135·8%	200·2%
1914	130·5%	163·5%
1915	131·5%	136·1%

Les chiffres extrêmes dans l'Est sont de 541,246; dans l'Ouest, ils sont de 1,247,615. L'expansion dans l'Ouest est plus rapide; la diminution est plus soudaine. Pour les années 1912 et 1915, il y a un pourcentage de diminution de 4·95 pour 100 dans un cas et de 31·6 pour 100 dans l'autre.

On peut comparer en pourcentages le volume des affaires des différentes divisions pour les années 1914 et 1915 avec celui des années 1910, 1911 et 1912. Il faudrait noter que l'expansion soudaine des affaires dans la Saskatchewan d'une quantité négligeable à une quantité considérable empêche de considérer celle-ci comme étant aussi caractéristique que les pourcentages des autres divisions.

Prenant les chiffres de 1910 pour base, on obtient les pourcentages qui suivent:—

	1914	1915.
Atlantique	98·0	102·2
Est	119·7	124·8
Ontario	120·5	120·1
Lac Supérieur	92·8	79·3
Manitoba	104·1	96·4
Saskactchewan	241·3	219·0
Alberta	118·9	94·3
Colombie-Britannique	103·5	78·6

Prenant ceux de 1911 pour base on obtient les pourcentages suivants:—

	1914.	1915.
Atlantique	85·7	89·4
Est	108·7	112·6
Ontario	109·0	108·7
Lac Supérieur	84·4	72·2
Manitoba	104·5	96·3
Saskatchewan	102·6	91·9
Alberta	113·1	89·0
Colombie-Britannique	90·2	66·9

Avec ceux de 1912 pour base, on obtient les pourcentages qui suivent:—

	1914.	1915.
Atlantique	84·6	88·4
Est	96·4	101·2
Ontario	96·3	96·1
Lac Supérieur	80·1	68·5
Manitoba	79·9	73·7
Saskatchewan	80·5	71·6
Alberta	93·7	16·3
Colombie-Britannique	71·8	56·2

Lorsque l'on étudie les chiffres pour 1914 et pour 1915, on trouve, qu'en 1914, le sommet a été atteint en août dans toutes les divisions, sauf l'Alberta, où il a été atteint en juin. En 1915, les conditions étaient différentes. Le sommet a été atteint en août dans les divisions du lac Supérieur et de la Colombie-Britannique; en octobre, dans les divisions de l'Est, Ontario, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, tandis qu'il a été atteint en décembre dans la division de l'Atlantique.

L'analyse sur laquelle ceci est basé peut être exposée avec plus de détails.

Atlantique.—Les chiffres pour 1914 donnent 4,996, tandis que ceux de 1915 ont donné 3,909. En 1914, le volume variait beaucoup d'un mois à l'autre. En 1915, sauf en mai et juin, alors qu'il y a eu diminution, il y a eu augmentation régulière jusqu'à décembre.

Est.—Les chiffres pour 1914 sont de 34,045, tandis que ceux de 1915 sont de 34,077. En 1914, il y a eu augmentation régulière de février à août, une légère diminution dans ce mois, puis une dépression soudaine en décembre. En 1915, il y eut un mouvement assez régulier d'un mois à l'autre jusqu'à novembre, alors qu'il s'est produit une dépression de 4 pour 100 en décembre.

Ontario.—Les chiffres sont 22,543 pour 1914 et 27,808 pour 1915. Il y eut, sauf en février, augmentation régulière de janvier à août, suivie d'une dépression jusqu'à décembre, les chiffres pour ce mois étant de 10 pour 100 inférieurs à ceux de janvier. En 1915, il y eut mouvement régulier vers la hausse, avec légères fluctuations, jusqu'à octobre, alors qu'il se produisit une baisse jusqu'à décembre, représentant environ 6¼ pour 100.

Lac Supérieur.—Pour 1914, les chiffres sont 8,110 et 4,234 pour 1915. En 1914, il y eut mouvement ascendant d'avril à août, puis un mouvement contraire. En 1915, il y eut mouvement ascendant de février à octobre, puis mouvement contraire.

Manitoba.—Les chiffres pour 1914 sont 36,620 tandis qu'ils étaient de 52,594 en 1915. En 1914, il y eut diminution générale de janvier à juillet; puis il se produisit une diminution soudaine en août, puis un mouvement descendant jusqu'à novembre, avec diminution brusque en décembre. Les messages expédiés d'août à novembre représentaient 43 pour 100 du total. En 1915, il y eut mouvement ascendant de janvier à août, puis un brusque mouvement semblable en septembre, se continuant en octobre et retournant en décembre à peu près au point auquel il était en septembre. Pendant les mois de septembre à décembre, 48 pour 100 des messages furent expédiés.

Saskatchewan.—Les chiffres furent de 15,291 en 1914 et de 26,014 en 1915. En 1914, il y eut mouvement ascendant régulier de janvier à juillet, suivi d'un mouvement contraire en août et d'un autre jusqu'à décembre. Dans les mois d'août à décembre 43 pour 100 des messages furent expédiés. En 1915, il y eut mouvement ascendant assez régulier jusqu'à août, puis un même mouvement brusque en septembre, s'accentuant en octobre, et bien qu'il y eût mouvement contraire ensuite, décembre demeura plus élevé que le mois d'août. Pendant la période de septembre à décembre, 55 pour 100 des messages furent expédiés.

Alberta.—Les chiffres furent de 41,061 en 1914 et de 25,358 en 1915. Il y eut augmentation en 1914, de janvier à juin suivie d'une diminution jusqu'à décembre. En 1915, il y eut augmentation graduelle de février à octobre. Pendant les mois de septembre et octobre, 42 pour 100 des messages furent expédiés.

Colombie-Britannique.—Les chiffres de 1914 ont été de 24,499 tandis qu'ils étaient de 12,046 en 1915. Pendant les deux années, le sommet a été atteint en août.

D'une manière générale, les chiffres varient moins avec les saisons dans les sections à l'est des Grands lacs. L'importance de la récolte du grain dans l'Ouest a des effets qui se font vite sentir. Bien qu'il y eût augmentation dans le mouvement du grain en 1915, due aux récoltes de cette année, il n'y a pas de doute que la moyenne générale a été défavorablement affectée par la récolte minime de l'année précédente, laquelle a diminué le volume d'affaires télégraphiques que l'on pouvait naturellement attendre.

La diminution des messages en 1915 s'est produite presque toute dans l'Ouest. Il y eut augmentation dans les divisions Atlantique et Est, une faible augmentation dans l'Ontario—environ 2,000—et une diminution dans la division du lac Supérieur.

Prenant la diminution dans son ensemble, les percentages attribuables à la section à l'ouest des Grands lacs sont comme suit:—

Manitoba	14·3%
Saskatchewan	11·3%
Alberta	30·3%
Colombie-Britannique	38·3%

Cela veut dire que ces sections représentent 94·2 pour 100 de la diminution totale.

XI.

Le tarif de 25 cents par section ou zone est le taux ordinaire, ce taux étant pour un message de jour comprenant dix mots. On ne compte pas l'adresse et la signature. M. Camp, représentant le Pacifique-Canadien, et M. McMichael, représentant le *Great-North-Western,* ont déclaré dans leur témoignage que la moyenne des télégrammes est au moins de quatorze mots, l'adresse et la signature non comprises.

On déclara aussi qu'une vérification à l'aide des statistiques avait démontré que la moyenne des mots contenus dans l'adresse, la destination et la signature dépassait le nombre de dix. Outre le tarif par dix mots, il y a un taux pour les mots supplémentaires variant selon le tarif des dix mots. On traitera ce sujet un peu plus loin.

Pour avoir une idée de la méthode de progression employée dans les taux on peut consulter le sommaire suivant, ces taux sont pour un message de dix mots transmis le jour:

De la section 1 à la section 2	$0 50	
" 1 " 3	0 50	
" 1 " 4	0 75	
" 1 " 5	0 75	
" 1 aux sections 6-14, inclusivement	1 00	
De la section 5 à la section 4	0 40	à l'est.
" 5 " 3	0 60	à l'est.
" 5 " 2	0 60	à l'est.
" 5 " 1	0 75	à l'est.
" 5 " 6	0 40	à l'ouest.
" 5 " 7	0 60	à l'ouest.
" 5 " 8	0 60	à l'ouest.
" 1 aux sections 6-14, inclusivement	0 75	

Il est admis que la distance dans ce cas ne détermine pas les taux dans la même mesure que dans le cas du tarif des marchandises ou des voyageurs. Il est évident que la distance est un des facteurs; mais il est reconnu dans le principe des zones qu'il doit y avoir une diminution graduelle dans les taux pour la transmission d'une dépêche transcontinentale où ce système des zones s'applique encore dans une plus grande mesure, et par conséquent qu'il est juste de diminuer le taux global à mesure que la distance augmente. Par taux global on entend la somme des taux locaux pour les diverses zones à travers lesquelles la dépêche est transmise. On reconnaît dans une certaine mesure ce principe dans le cas des dépêches transmises entre zones avoisinantes, car bien que dans certains cas on fasse payer le total des taux locaux, dans d'autres cas, e.g., entre les sections 5 et 4 et entre les sections 5 et 6 le taux est de 40 cents. Les mêmes dispositions existent pour la transmission des dépêches entre les sections 13 et 14. Ordinairement lorsqu'on transmet un message d'une zone à travers une deuxième dans une troisième on exige le total du prix des trois zones. C'est-à-dire qu'une dépêche transmise dans trois sections coûtera 75 cents. Par exemple, c'est le taux qu'on vous demandera pour la transmission d'une dépêche de la section 1 à 4—une transmission à travers trois sections. Mais dans le cas de la transmission d'une dépêche entre les sections 5 et 3, on vous demandera 60 cents et non 75 cents, le total des prix pour les trois sections. Les mêmes conditions existent pour la transmission des dépêches entre les sections 5 et 7. Un autre cas se présente pour la transmission de dépêches à travers 4 sections, de la section 1 à la section 5, la dépêche traverse les

sections 1, 2 et 4 dans 5. Cette dépêche, d'après les taux locaux, coûterait $1 tandis qu'elle ne coûte que 75 cents. Une dépêche transmise des sections 5 à 10 traverse les sections 5, 6, 7, 8 et 9 jusqu'au point de destination dans 10. Cette dépêche, d'après les taux locaux, coûterait $1.50 tandis qu'elle ne coûte que 75 cents, le taux établi. En plus, le tarif maximum de $1 peut, pour une dépêche transcontinentales, couvrir la transmission de Halifax à Vancouver, *i.e.,* une transmission à travers dix sections.

On trouvera d'autres modifications dans le cas d'endroits auxquels on accorde des taux spéciaux. Par exemple, les endroits qui sont situés sur ou tout près de la ligne qui sépare deux sections sont sujets à un tarif spécial. Kenora, Keewatin et Ingolf sont à la fois dans la section 4 et la section 5, et sont sujets au plus bas tarif. Ces endroits sont tout près de la frontière. En effet, il y a aussi un prolongement vers l'Est du territoire de la section du Manitoba, la section 5, en ce qui concerne l'application du tarif. Calgary est situé sur la frontière des sections 8 et 11. Le taux d'une zone simple est en vigueur entre Calgary et Edmonton. Les mêmes conditions prévalent pour les taux entre Saskatoon et Calgary.

On a mentionné le fait que le taux entre la section 1 et la section 4 est de 75 cents, une transmission à travers trois sections. Cependant ce taux est modifié par un taux spécial de 60 cents qui s'applique entre la section 1 et Port-Arthur et Fort-William.

Il semble donc que, bien que l'on admette le principe de la diminution graduelle des taux à mesure que la distance augmente, cette diminution n'est pas uniforme.

En outre il y a ce système un peu compliqué de section ou de taux de protection. D'abord il y a le taux local ordinaire ou de section; puis à mesure que la distance augmente le taux couvre une série de sections, de sorte que pour les dépêches transmises à de longues distances, il y a des taux de sections qui comprennent, comme dans les exemples mentionnés ci-dessus, jusqu'à six sections successives.

XII.

On a mentionné plusieurs facteurs qui, prétend-on, sont propres à la détermination et à l'établissement des zones.

Les compagnies prétendent que la " valeur du service " est le vrai critérium de l'équitabilité des taux en question.

Le Pacifique-Canadien prétend que la valeur du service est le seul critérium de l'équitabilité des taux en question; et il affirme que puisque le public fait usage de ce service au taux demandé, et en même temps que le chiffre d'affaires a augmenté, que ce doit être une preuve que les taux sont équitables.

En discutant la " valeur du service ", l'avocat de la *Canadian Northern Telegraph Company* démontra qu'il y avait beaucoup de concurrence dans la transmission des dépêches, et un choix très varié dans la méthode de transmission tel que par la poste, le téléphone, les lettres-télégrammes, les dépêches de nuit, les dépêches de jour; que l'expéditeur de la dépêche pouvait choisir n'importe laquelle de ces méthodes de communication, et que, par conséquent, la valeur du service gouverne entièrement le choix de la méthode de communication.

L'argument se résume pratiquement à ceci, qu'il y a plusieurs méthodes de transmission dont le coût varie, et le fait que le transmetteur choisit le service le plus dispendieux, préférant payer les taux les plus élevés plutôt que de se passer de ce service, est une preuve que les taux demandés sont équitables.

L'argument suppose que les genres de services rendus sont pratiquement les mêmes. Mais ils diffèrent d'une manière évidente en valeur. La question du temps, de la transmission, de la nécessité d'une conversation directe personnelle—et beaucoup d'autres facteurs servent à différencier ces services. Le fait qu'un individu préférera payer la somme demandée plutôt que de se passer de ce service est une preuve qu'il payera ce qu'on demandera, si on le force à le faire plutôt que de se passer de ce service; mais cela n'a rien à faire avec l'équitabilité des taux.

Bien qu'en pratique la valeur du service puisse déterminer le maximum du taux imposable, elle est néanmoins limitée par une considération intrinsèque—ce que le trafic pourra supporter. Le sens donné à cette dernière considération relativement à la distribution des taux en échelles de taux, ou en taux classifiés, a été si souvent démontré qu'il n'est pas nécessaire d'en parler plus longuement ici. Cependant, bien que l'on puisse dire que c'est un principe ou, pour parler plus exactement, une coutume que l'on peut invoquer, par exemple, en ce qui a trait à la distribution des taux pour les denrées de qualité inférieure ou de qualité supérieure, il ne faut pas oublier que ce n'est qu'un des facteurs qu'un tribunal régulateur doit considérer en traitant de l'équitabilité d'un taux.

On ne peut pas accepter comme un critérium décisif de l'équitabilité d'un taux l'argument, qui prétend que lorsqu'un individu a le choix de diverses méthodes de transmission, que la méthode choisie par lui vaut ce qu'on lui demande parce qu'il préfère le service comportant ce taux. En outre il ne tient pas compte du fait que la loi des chemins de fer, en se basant sur les dispositions gouvernant le transport en chemin de fer donne à la Commission le pouvoir de réglementer le tarif des dépêches télégraphiques tout aussi bien que celui des communications par téléphone, des messageries, et des wagons-lits. Si le Parlement s'était dit qu'un homme pouvait transporter ses marchandises en voiture ou les expédier par chemin de fer, et avait conclu de ce fait que le choix de l'expédition par chemin de fer indiquait que ce service avait une telle valeur qu'on pourrait demander le prix qu'on voudrait, il n'y aurait aucunement eu moyen de limiter les taux de transport. On peut aussi affirmer qu'un homme à le droit d'expédier de la marchandise en quantité moindre qu'en chargement entier par petite vitesse ou par messageries. Ce dernier moyen assure un transport rapide avec surveillance, et dans certains cas le factage à la gare ou de la gare ou ces deux opérations. Le fait que cet expéditeur choisit le moyen de transport le plus coûteux n'est pas accepté par le Parlement comme la preuve que le service rendu vaut réellement le prix qu'on le fait payer. On peut dire la même chose du service du téléphone et des wagons-lits, si nous examinons les dispositions de la loi des chemins de fer concernant ces services. On pourrait, par exemple, soutenir qu'un homme peut soit voyager dans une voiture ordinaire pour les voyageurs, dans une chaise ou dans un wagon-lit. On pourrait prétendre que si un homme, ayant ce choix, prenait le service le plus coûteux que ce serait une preuve concluante de la valeur de ce service pour lui et de l'équitabilité du prix exigé.

La loi des chemins de fer, dans ses articles accordant à la Commission le pouvoir de réglementer les divers services d'utilité publique, n'a pas cru devoir accepter le principe avancé par l'avocat du *Canadian-Northern*. Ce principe se résume à ceci, que là où l'on peut choisir entre divers services, dont l'un ou plusieurs sont ou ne sont pas sous la juridiction de la loi des chemins de fer, ou entre plusieurs services sous la juridiction de cette loi, que le choix du service le plus coûteux est une preuve concluante de l'équitabilité du taux imposé. Ceci nous porterait à conclure que, s'il y a un choix entre le service du téléphone ou de la télégraphie, services qui sont sous la juridiction de la loi des chemins de fer, ou entre le service de petite vitesse ou des messageries, qui se trouvent dans la même position; que si on a trouvé le taux d'un service équitable et qu'un individu soit prêt à payer un prix plus élevé pour un autre service dont le taux n'est pas établi par un jugement de la Commission plutôt que de s'en passer, cela nous porterait à conclure, dis-je, que ce taux serait raisonnable. Il me suffit d'ajouter que les échelles de taux établies par la loi des chemins de fer ne procède pas d'après la théorie dont il est question dans l'argument de l'avocat de la compagnie.

XIII.

Il existe un taux d'un dollar pour les dépêches transmises de l'Atlantique au Pacifique. Ce taux comprend tous les avantages d'une transmission à longue distance.

Entre divers endroits, Vancouver et Montréal par exemple, il y a des fils directs consacrés spécialement à la transmission à longue distance. Il est nécessaire d'avoir des relais le long de ces fils pour renforcer le courant, et ainsi faciliter la transmission à longue distance. Sous une température normale, les relais sont obligés de renforcer le courant à tous les 450 ou 500 milles. Lorsque la température est favorable, on aura besoin d'un nombre moins considérable de relais intermédiaires. Le service de longue distance est compliqué et coûte assez cher d'entretien.

A tout considérer le taux de $1 de l'Atlantique au Pacifique est équitable, mais la modification des autres taux s'impose en toute justice. Le taux de 25 cents existe apparemment depuis que le commerce de la télégraphie a été introduit au Canada. L'avocat du gouvernement considère ce taux raisonnable. L'avocat de la compagnie *Great-North-Western* prétend qu'il est beaucoup trop bas. Il soutint que la compagnie fixa ce taux alors qu'elle n'avait pas de concurrence, mais maintenant la compagnie du Pacifique-Canadien est entrée dans ce commerce, et il y a aussi le téléphone qui fait concurrence. Il prétend aussi que le coût de l'exploitation, les salaires, etc., avaient de beaucoup augmenté.

L'avocat de la compagnie *Great-North-Western* présenta un mémoire dans lequel il demandait la révision des taux ou la subdivision des zones de la partie est du Canada. On n'a pas démontré la nécessité de la révision de ces taux ou de la subdivision des zones dans le territoire en question.

Comme on l'a déjà fait remarquer, l'échelle des taux pour la transmission des dépêches entre sections est basé sur l'addition des taux locaux pour chaque section. Aux endroits ou le volume des affaires est considérable, les compagnies dans plusieurs cas ont accordé des taux spéciaux plus bas que la somme des taux locaux.

Un facteur qu'il faut considérer c'est que le coût de la transmission n'augmente pas dans la même proportion que le volume des affaires. La transmission est pratiquement instantanée et il n'y a pas, comme nous l'avons déjà fait remarquer, de déboursés occasionnés par la dépêche comme dans le cas de l'expédition de marchandises par petite vitesse qui nécessitent les frais d'exploitation d'un train. Ce système de protection, dont il a déjà été question et par lequel les groupes de taux augmentent en nombre avec l'augmentation du tarif, est peut-être une reconnaissance partielle de cet état de choses; mais d'autres réajustements s'imposent.

On devrait reviser les taux actuels, en prenant le taux d'un dollar comme maximum, conformément à la table ci-jointe des taux maximums équitables.

Sec. A.	Sec. 1.	Sec. 2.	Sec. 3.	Sec. 4.	Sec. 5.	Sec. 6.	Sec. 7.	Sec. 8.	Sec. 11.	Sec. 13.	Sec. 14.	Sec. 9.	Sec. 10.	
·25	·30	·60	·75	·75	·75	$1·00	$1·00	$1·00	$1·00	$1·00	$1·00	$1·00	$1·00	Sec. A.
	·25	·50	·50	·65	·65	·80	1·00	1·00	1·00	1 00	1·00	1·00	1·00	Sec. 1.
		·25	·40	·40	·55	·70	·80	1·00	1·00	1·00	1·00	1·00	1·00	Sec. 2.
			·25	·50	·55	·70	·80	1·00	1·00	1·00	1·00	1·00	1·00	Sec. 3.
				·25	·35	·50	·65	·75	·80	1·00	1·00	1·00	1·00	Sec. 4.
					·25	·35	·50	·60	·65	·65	·65	·65	·65	Sec. 5.
						·25	·35	·50	·50	·65	·65	·65	·65	Sec. 6.
							·25	·35	·35	·50	·65	·50	·65	Sec. 7.
								·25	·35	·40	·55	·40	·60	Sec. 8.
									·25	·50	·60	·50	·60	Sec. 11.
										·25	·35	·35	·50	Sec. 13.
											·25	·35	·50	Sec. 14.
												·25	·35	Sec. 9.
													·25	Sec. 10.

XIV.

La compagnie de télégraphie du Grand-Tronc-Pacifique divise son territoire en sections différant de celles du Pacifique-Canadien, parce qu'elle ne traverse pas le même territoire.

Les sections du Grand-Tronc-Pacifique commencent à la section 2.

La section 2 s'étend de Québec à Cochrane.

La section 3 de Cochrane à Grant.

La section 4 s'étend vers l'ouest de Grant à Reddit, Ont., en comprenant l'embranchement supérieur à Port-Arthur.

Les groupes 4 à 11, inclusivement, sont semblables à ceux du Pacifique-Canadien.

La Colmbie-Britannique est divisée en quatre groupes, qui d'après les cartes de sections comprennent approximativement le territoire suivant:—

Le groupe 15 s'étend d'Edson, Alberta, à la frontière ouest de l'Alberta, Edson, pour les taux, se trouve à la fois dans la section 11 et dans la section 15.

Le groupe 16 s'étend de la frontière ouest de l'Alberta à Vanderhoof, C.-B.

Le groupe 17 s'étend de Vanderhoof à Smithers.

Le groupe 18 s'étend de Smithers à Prince-Rupert.

Bien que de la section 1, dans l'Est du Canada, à Vancouver le taux soit de $1, comme nous l'avons déjà fait remarquer, le taux pour la transmission d'une dépêche sur les fils de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de la section 2 à Prince-Rupert, dans la section 18, est de $1.25, ce taux s'applique également à la section 17. Si le Grand-Tronc-Pacifique a divisé sa ligne principale en quatre sections, tandis que le Pacifique-Canadien n'a divisé sa ligne principale dans la Colombie-Britannique qu'en deux sections, il ne faut pas oublier que la distance de Winnipeg à Prince-Rupert est de 1,748 milles, tandis qu'il n'y a que 1,470 milles de Winnipeg à Vancouver. Nous donnons plus bas un tableau des distances entre Winnipeg et les diverses sections sur Grand-Tronc-Pacifique:—

De Winnipeg à Tête-Jaune, 1,097 milles, section 15.
" Prince-George, 1,281 milles, section 16.
" Vanderhoof, 1,350 milles, section 16.
" Endako, 1,397 milles, section 17.
" Perav, 1,470 milles, section 17.
" Prince-Rupert, 1,748 milles, section 18.

De Stephen, situé à la frontière de la Colombie-Britannique, à Vancouver il y a 524 milles, tandis que de Yellowhead à Prince-Rupert il y a 703 milles. La section 15 commence à Edson ce qui ajoute 122 milles à la distance comprise dans les quatre zones, soit un total de 825 milles.

Le taux est de 25 cents par section pour les sections 2 et 3 et il y a un "saut" de 25 cents entre les sections. L'échelle des taux pour les sections 4 à 11, inclusivement, est la même que pour les sections correspondantes sur le Pacifique-Canadien.

Les sections 15 et 16 ont chacune un taux local de 25 cents, tandis que les sections 17 et 18 ont chacune un taux local de 40 cents. De la section 15 à 16 le taux est de 40 cents, tandis qu'aux sections 17 et 18 il est de 60 et 75 cents respectivement. De la section 16 aux sections 17 et 18 le taux est de 50 et 60 cents respectivement, tandis qu'entre les sections 17 et 18 le taux est de 50 cents.

Les sections 2 et 3 comprennent un territoire nouveau le long de la ligne du Transcontinental-National. Bien qu'il soit nécessaire en établissant les taux de télégraphie de les considérer d'une manière générale, en ce qui concerne les échelles des taux, afin d'harmoniser les taux des diverses compagnies de télégraphe faisant affaire dans un même territoire, il s'agit ici d'une compagnie qui a installé une ligne dans un territoire nouveau ou elle sera obligée de se développer un commerce et ou le chiffre des affaires sera peu considérable pendant un certain temps. Dans ces conditions, les taux établis pour ces sections et pour la transmission de dépêches d'endroits situés dans ces sec-

tions à des endroits dans d'autres sections du système de télégraphie du Grand-Tronc-Pacifique semblent équitables.

Les sections 4 à 11, inclusivement, se trouvent dans un territoire ou il faut imposer une échelle de taux commune à toutes les compagnies en question. Il y a ici un volume d'affaire assez considérable et ces lignes ne sont pas expérimentales comme celles qui relient les sections 2 et 3. Sauf cette exception, les taux pour le territoire compris par les sections 4 à 11, inclusivement, devront être conformes aux directions générales données ci-après.

Les sections 15 à 18, inclusivement, se trouvent dans un territoire dont le commerce est encore à développer. Cette partie du réseau de télégraphie en question se trouve isolée des autres lignes; de sorte que, bien qu'il soit nécessaire en établissant ces taux de considérer l'échelle générale des taux, il n'en reste pas moins certains faits particuliers à cette section qui peuvent et qui doivent être considérés.

On peut se faire une idée des conditions actuelles et du volume de commerce en comparant les taux imposés sur le réseau de télégraphie du gouvernement avec ceux du Grand-Tronc-Pacifique. Ces derniers sont déterminés par sections, tandis que ceux du gouvernement sont basés sur la distance. Dans le tableau suivant on compare, en tant que la chose est possible, les taux des deux systèmes entre endroits situés sur le chemin de fer ou entre endroits situés sur le chemin de fer ou dans les environs.

	Taux du gouvernement.	G.-T.-P.	
Prince-Rupert—Hazelton	$0 75	$0 40	(section 18).
Morricetown	1 00	0 40	(section 18).
Lorne-Creek	0 75	0 40	(section 18).
Fraser-Lake	1 25	0 50	(section 18 à la section 17).
Telkwa.	0 75	0 50	(section 18 à la section 17).
Burns-Lake	1 25	0 50	(section 18 à la section 17).
Burns-Lake—Morricetown	0 50	0 40	(section 18).
Telkwa—Fraser-Lake	0 75	0 40	(section 17).
Burns-Lake—Lorne-Creek	1 00	0 50	(section 18 à la section 17).

Des taux du gouvernement mentionnés ci-dessus, ceux entre Hazelton et Prince-Rupert et entre Telkwa et Prince-Rupert sont des taux spéciaux qui font exceptions au tarif local.

Il n'y a pas d'endroits le long de la ligne du chemin de fer entre la section 18 et la section 16 que l'on puisse comparer. De Soda-Creek, sur le réseau du gouvernement, à Prince-Rupert le taux est de $1.50, tandis que le taux du Grand-Tronc-Pacifique sur les dépêches transmises entre les sections 18 et 16 est de 60 cents. Cependant, Soda-Creek est à une grande distance au sud du chemin de fer et on ne peut rien conclure de cette comparaison. Il n'y a pas d'endroits dans la section 15 qui sont compris dans l'échelle des taux du gouvernement, et par conséquent on ne peut pas établir de comparaison.

Les taux imposés sur le réseau de télégraphie du gouvernement ne sont pas, il est évident, une preuve concluante de ce qui est équitable, sauf lorsque les conditions sont semblables; mais ils indiquent que c'est de ce côté qu'il faut chercher la solution. Comme ces réseaux diffèrent par le genre de construction et le coût d'entretien, il faut tenir compte de ces choses aussi bien que des autres différences matérielles. Si nous comparons le nombre des poteaux et des fils compris dans le réseau du gouvernement et dans celui du chemin de fer en Colombie-Britannique, nous verrons que les poteaux du gouvernement portent en moyenne 2·7 fils tandis que ceux de la compagnie en portent 4·4.

Quant au coût de construction, il est évident que le réseau du chemin de fer construit le long de la voie ferrée coûtera moins cher que celui du gouvernement parce qu'il sera plus facile de transporter et de distribuer les matériaux nécessaires à sa construction. D'un autre côté il faut admettre que le réseau du gouvernement, à certains endroits du moins, est de construction très légère, tandis que le réseau du

chemin de fer est construit d'après les procédés les plus modernes. Nous avons une idée de ce que coûte cette construction en prenant comme exemple la section 4 de la division des Montagnes, de Prince-Rupert en allant vers l'est, le coût du pétardement nécessaire pour le creusage des trous de poteaux atteignit la somme de $113.73 par mille. Le coût de construction du réseau de télégraphie du chemin de fer, pour la section 4, est de $606.93 par mille. Il est bon aussi de remarquer qu'environ 40·5 pour 100 des fils du réseau du chemin de fer sont en cuivre, tandis que seulement trois centièmes de un pour cent des fils du gouvernement sont en cuivre.

Le réseau de télégraphie du gouvernement est évalué à $2,411,556 d'après les statistiques de télégraphie publiées par le ministère des Chemins de fer et Canaux. Ceci donne une moyenne de $244 par mille pour tout le réseau. Les chiffres donnés n'établissent pas de différence entre les divers réseaux pour chaque province. Si on avait les chiffres, on verrait évidemment que le coût par mille est plus élevé en Colombie-Britannique, car la moyenne générale de tout le réseau est de 1·4 fils par poteau, tandis qu'en Colombie-Britannique la moyenne est de 2·7 fils par poteau, comme nous l'avons déjà fait remarquer. On a construit le réseau de télégraphie du gouvernement simplement comme réseau de télégraphie. Dans le cas du chemin de fer, il y a double usage. Dans le premier cas il est employé aux fins du chemin de fer, et on peut dire que son usage commercial n'est que secondaire, une espèce de sous-produit. Il convient de tenir compte de ce fait, en même temps que d'autres facteurs, en considérant jusqu'à quel point les taux des réseaux de télégraphie des chemins de fer peuvent approcher de la limite que le gouvernement a jugée équitable; tout en accordant au volume d'affaires l'attention qu'il mérite et en restant dans les limites de l'équitabilité.

On a basé les taux de télégraphie du gouvernement sur les distances, comme nous l'avons déjà démontré par des exemples. Cependant ce système est sujet à des taux spéciaux que l'on accorde entre certains endroits. On base les taux des réseaux de télégraphie des chemins de fer sur un système de zones par lequel on compense les désavantages de la distance en accordant un prix général pour les dépêches transmises dans les limites des zones aussi bien qu'entre les zones.

Il faut tenir compte du fait que la section en question n'en est qu'à ses débuts, et que le volume d'affaires, qui d'ordinaire contribue beaucoup à faire baisser les taux de l'aveu des compagnies elles-même, n'est pas considérable en ce moment. Les taux du gouvernement nous donnent un exemple de la chose.

Dans les circonstances actuelles, et pour le présent, la division de ce territoire en quatre sections est justifiable.

Le taux local de 25 cents est général par tout le Canada. On a établi le taux de 25 cents dans les sections 15 et 16, et je ne vois pas pourquoi ce même tarif local ne s'appliquerait pas aux sections 17 et 18. Les autres taux entre sections peuvent, jusqu'à ce que les conditions permettent de faire des réductions, rester tels qu'ils sont actuellement.

Les taux et les sections du Grand-Tronc-Pacifique devraient être tels qu'indiqués dans les directions générales, en tenant compte de ce qui précède.

XV.

Dans le cas d'endroits situés pratiquement sur la frontière de deux sections, les compagnies ont l'habitude de stipuler que ces endroits se trouveront à la fois dans les deux sections et jouiront du taux le plus bas. Nous avons déjà donné des exemples de cet état de chose, et nous croyons qu'on devrait le maintenir en faisant la révision des taux.

Relativement à la transmission des dépêches, on a démontré que les compagnies de télégraphie font la livraison gratis des dépêches dans presque toutes les villes du Canada. Le règlement 49, du registre des taux du Pacifique-Canadien, stipule que

"les télégrammes seront livrés gratis dans les limites des villes ou viages. En deçà des limites de livraison gratuite on ne pourra se faire payer plus que les frais actuels de la livraison". On trouve le même règlement dans le registre des taux de la *Great-North-Western,* c'est le règlement 73, et la même chose dans le règlement 61 du Grand-Tronc-Pacifique. La question de l'étendue des limites de la livraison est laissée à la discrétion de la compagnie, pourvu que celle-ci ne fasse pas d'injustice.

Dans les sections 1, 2 et 3, il y a une clause qui accorde un taux de 15 cents, le jour ou la nuit, si la distance ne dépasse 12 milles. On a demandé que ce taux devienne général. La preuve démontre qu'on ne profite pas de ce taux, et que ce n'est de fait qu'un taux nominal. Un taux nominal n'est pas une mesure d'injustice, et quant à savoir s'il serait juste d'accorder ce taux à d'autres sections ou le volume d'affaires ne semble pas l'exiger, c'est une question qui relève de la compagnie; car l'établissement de taux expérimentaux dans le but de développer le commerce est une question qui est laissée à la discrétion de la compagnie.

British Columbia News Co. vs *Express Traffic Association, 13 ch. de fer Can., Cause 177.*

Dans la section A et la section 1, le taux pour les mots supplémentaires est de 1 cent le mot; tandis qu'il est de 2 cents dans toutes les autres sections. Le taux pour les mots supplémentaires devrait être de 1 cent le mot dans chacune des sections.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, les taux du territoire compris dans les sections 4 à 11 du Grand-Tronc-Pacifique seront les mêmes que ceux des sections correspondantes du Pacifique-Canadien, et en conséquence les taux pour les mots supplémentaires devraient être les mêmes. Dans le cas de dépêches transmises des sections 2 ou 3 dans ce territoire et *vice versa,* et dans le cas de transmissions semblables entre les sections 15, 16, 17 et 18, et ce territoire, on peut appliquer les taux maximums du jour pour les mots supplémentaires tels qu'indiqués au registre des taux du Grand-Tronc-Pacifique.

Lorsqu'il y a transmission d'une dépêche entre deux endroits nécessitant l'emploi de deux lignes, il est admis que le taux sera plus élevé que si la dépêche avait été transmise par une seule compagnie entre deux endroits situés sur son propre réseau. Cependant, il ne serait pas raisonnable d'exiger le total des prix locaux. En conséquence, les compagnies devraient accorder des taux spéciaux dans les cas ou une dépêche est transmise sur deux lignes, ou plus si le cas se présentait, et des taux beaucoup moins élevé que la somme des taux locaux.

Le système de section est modifié quant à la transition d'une section à une autre par le règlement des cent milles. Le registre des taux du Pacifique-Canadien stipule, qu'on ne pourra pas exiger un taux plus élevé que 25 et 2—c'est-à-dire 2 cents par mot supplémentaire—entre des endroits qui ne seront pas à plus de cent milles l'un de l'autre, peu importe dans quelles sections ils se trouvent. Ceci ne s'applique pas aux endroits qui sont à l'est de la section 1. Le même taux est accordé sur les lignes de la *Great-North-Western,* bien que la chose ne soit pas clairement mentionnée dans son échelle de taux. On voit au registre des taux de télégraphie du Grand-Tronc-Pacifique une clause qui dit: "On n'imposera pas un taux plus élevé que 25 et 2 entre endroits qui ne sont pas à plus de 100 milles de distance l'un de l'autre (par fil télégraphique)."

On a demandé que cette distance soit portée à 250 milles. La distance de 100 milles est ajoutée au taux de la section afin de faire disparaître en quelque sorte la transition brusque d'une section à une autre section. C'est une concession semblable à celle qui est faite dans les taux du transport des marchandises; car bien que dans le cas de taux groupés aux endroits, où le volume de commerce est considérable, on essaie de faire baisser les taux groupés entre ces endroits, il n'en reste pas moins une transition brusque de groupe à groupe qui est inséparable de la différence dans le taux. Le même cas se présente pour les taux du transport des marchandises où ils sont basés sur la distance, les taux augmentant par groupes de milles. Le règlement des 100 milles est une concession raisonnable et suffisante dans ce cas, et il ne serait pas juste

de l'augmenter dans les circonstances. Cet arrangement est par conséquent raisonnable et devrait être maintenu en vigueur.

Les taux de nuit comprennent toutes les dépêches présentées avant minuit et devant être transmises pendant la nuit au bon plaisir de la compagnie de télégraphie, et livrées le matin.

Les taux de ce service de dépêches retardées sont moins élevés que ceux du jour, mais ils en dépendent.

Bien que ce service accommode l'expéditeur à cause des taux moins élevés, il est aussi à l'avantage de la compagnie. Ces taux tendent à faire augmenter le volume de dépêches transmises la nuit, et ainsi permettent à la compagnie de faire un emploi plus économique de son personnel puisqu'ils répartissent plus également le volume d'affaires entre le jour et la nuit.

M. Camp déclara, au cours de son témoignage, que les taux de nuit, en ce qui concerne sa compagnie, existaient depuis que le Pacifique-Canadien avait construit son réseau de télégraphie.

Le Pacifique-Canadien donne les détails pour les taux groupés qui augmentent par bonds de 5, 10 et 15 cents. On présente sous forme de sommaire les taux de 25, 30, 40, 50, 60, 75 cents et $1. A ceci on peut ajouter le taux de $1.25 pour la transmission de dépêches sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique entre points extrêmes au Canada. Les taux pour les dépêches de nuit et pour les lettres télégrammes de nuit sont les suivants:

Lorsque le taux de jour est de	Le taux de nuit est de	Les taux des lettres télégrammes de nuit sont pour	
		Les 50 premiers mots.	Chaque dix mots supplémentaires ou moins.
$0 25—1	$0 25—1		
0 25—2	0 25—1	$0 25	$0 05
0 30—2	0 25—1		
0 40—3	0 30—2	0 40	0 08
0 50—3	0 30—2	0 50	0 10
0 60—4	0 50—3	0 60	0 12
0 75—5	0 60—4	0 75	0 15
1 00—7	0 75—5	1 00	0 20
1 25—8	1 00—7	1 25	0 25

En ce qui concerne le Pacifique-Canadien, le *Great-North-Western* et le Grand-Tronc-Pacifique, chaque compagnie a un tarif de nuit applicable aux bureaux sur son réseau respectif. Le *Great-North-Western* a un tarif de nuit entre tous ses bureaux et ceux de la *Western-Union.* En général, les messages de nuit ont la même base que ceux du jour, c'est-à-dire 10 mots. On a fait remarquer que dans la section I et dans les provinces maritimes 25 mots peuvent être envoyés la nuit pour le tarif du jour, alors que dans d'autres sections 10 mots seulement peuvent être envoyés. Cependant, comme il y a dans ces autres sections, ainsi qu'on le verra plus loin, des arrangements relatifs aux lettres-télégrammes et permettant l'envoi de 50 mots pour le tarif du jour, il ne semble pas nécessaire d'appuyer davantage sur tout cela.

Depuis quelques années, la lettre-télégramme est entrée en usage, et rend d'immenses services au monde des affaires. Le tarif du Pacifique-Canadien pourvoit à l'acceptation de lettres-télégrammes pour tous les bureaux directs portés sur les listes au Canada et aux Etats-Unis, c'est-à-dire pour tous les bureaux du Pacifique au Canada et tous les bureaux postaux télégraphiques aux Etats-Unis. Le *Great-North-Western* accepte des lettres-télégrammes pour tous les points sur ses propres lignes et pour les points sur les lignes de la *Western-Union.* Il accepte aussi ces sortes de messages pour des bureaux d'autres lignes. Il paraîtrait que cela couvre pour ainsi dire tous les points d'autres lignes au Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique a un tarif de lettres-télégrammes s'appliquant à tous les bureaux de son réseau.

Il ne semble pas que, dans les conditions existantes, il y ait lieu de décréter aucune instruction spécifique.

XVI.

En ce qui concerne l'avis public à donner pour les tarifs s'appliquant aux messages, cela est couvert par l'ordonnance n° 6679 du 26 mai 1909, qui stipule ce qui suit:

> Et il est en outre ordonné que toute pareille compagnie de télégraphe dépose et ait, à chacun de ses bureaux où des messages sont reçus, en un endroit commode et accessible au public, une copie de chacun de ses tarifs; et qu'elle affiche dans chaque bureau, un avis en caractères bien lisibles, informant le public que les tarifs télégraphiques de la compagnie en usage dans chaque pareil bureau sont ouverts à l'inspection de tous et peuvent être consultés sur demande à cet effet au télégraphiste ou autre préposé; et qu'elle enjoigne par ordonnance générale à ses employés de produire, à demande, tout tarif particulier en usage dans ledit bureau que toute personne quelconque peut désirer consulter.

XVII.

Bien qu'il ne s'agisse, dans la présente enquête, que d'établir un maximum raisonnable pour les messages du commerce envoyés par voie de terre, les conseillers du Gouvernement émettent l'avis que la présente base des câblogrammes est injuste en ce qui concerne les points de l'Ouest. On fait remarquer qu'un câblogramme peut être envoyé d'un point aussi éloigné que Kenora jusque dans la Grande-Bretagne pour 25 cents par mot; que sur cela le Pacifique-Canadien retire 4 cents par mot pour envoyer le message à Canso, et que le reste va à la compagnie du câble. Si, d'un autre côté, le message est parti, disons du Manitoba, le tarif est 34 cents, dont 25 cents par mot pour la compagnie du câble et 9 cents pour le Pacifique-Canadien. On fait aussi remarquer que, sur les messages venant de plus loin dans l'Ouest, le Pacifique-Canadien prélève 12 cents par mot pour sa part, et que cela est hors de toute proportion avec les tarifs existants de voie de terre s'appliquant au commerce.

Bien qu'il soit loisible d'employer des termes de convention dans les messages ordinaires du commerce transmis par voie aérienne, il est constaté que ces sortes de messages sont en bien plus grand usage pour les câblogrammes.

D'après les règlements du Service International de Télégraphe, les mots de convention ne doivent pas avoir plus de dix lettres, alphabet Morse, subordonnément à la restriction que "les mots, soit réels ou artificiels, doivent être formés de syllabes susceptibles de prononciation dans l'usage courant de l'une des langues suivantes: l'Allemand, l'Anglais, l'Espagnol, le Français, le Hollandais, l'Italien, le Portugais ou le Latin".

La difficulté de transmission est d'autant plus grande que les mots de convention sont bien plus en usage pour les câblogrammes, et cela non seulement parce que ces mots de convention sont plus longs, en moyenne, que les mots ordinaires, mais en outre parce que les erreurs d'épellation sont plus difficiles à vérifier. A part l'avantage du secret attaché dans le commerce au langage de convention ou chiffré, le fait que l'adresse et la signature ne sont pas ouverts à tous, ainsi qu'il arrive pour les messages ordinaires par voie de terre, assure le maximum de mots de transmissions avec le minimum de mots de la dépêche. Il ne semble pas que ces deux sortes d'affaires soient du tout comparables.

En ce qui concerne la régentation des opérations des câbles, cela a été traité dans le statut 9-10 Ed. VII., chap. 57. En vertu de la dite loi, les dispositions nécessaires ont été prises pour appliquer au service des câbles le mot " péage ", tel que défini dans le chapitre 61 du statut de 1900. Des dispositions ont aussi été prises pour appliquer au mot " trafic ", tel que défini dans le statut mentionné en dernier lieu, les " câblogrammes transmis du Canada à tout autre pays par le moyen de toute ligne télégraphique maritime; ou, au Canada, ou de tous autre pays, par des moyens similaires; ou par voie

de, ou dans, ou de toute partie du Canada, par le moyen de toutes lignes télégraphiques maritimes, opérant par voie directe ou autrement."

La loi en question devait être en vigueur, aussitôt que les mêmes dispositions auraient été décrétées dans le Royaume-Uni et sur proclamation du Gouverneur en Conseil. La loi n'a pas encore été mise en vigueur et la Commission n'a aucune juridiction.

On allègue que les motifs sur lesquels on se base sont vicieux, car la compagnie du câble ne donne aucun service supplémentaire, en ce qui concerne la différence entre le tarif 25c. et le tarif 34c. La Commission, ne possédant aucune juridiction, n'est pas autorisée à considérer la question de "services supplémentaires" que pourrait fournir la compagnie du câble. La question en jeu est celle d'une division du service direct entre une compagnie sur laquelle la Commission a juridiction et une compagnie sur laquelle elle n'exerce aucune autorité. La division d'un tarif direct entre compagnies est en premier lieu une chose qui intéresse les compagnies et en laquelle le public n'est pas directement concerné. Le public se préoccupe surtout de savoir si le tarif global est raisonnable. Bien que des comparaisons aient été faites entre la partie des tarifs océaniques qui concerne la voie de terre et les tarifs en usage dans le commerce habituel, l'identité de caractère qui serait nécessaire pour rendre tout cela concluant n'est pas démontrée, et l'on n'a pas pu établir qu'il y a justification pour la révision de la partie des tarifs océaniques qui concerne la voie de terre.

XVIII.

En ce qui concerne les formules, dont il avait déjà été question avant la présente enquête, et qui de toute nécessité sont aussi restées en suspens, tout cela sera traité séparément en temps et lieu.

XIX.

Les tarifs donnant effet aux instructions qui sont ici contenues, devront être déposés de manière à être effectifs dans les 90 jours qui suivront l'émission de l'ordonnance.

Le tout est approuvé par M. Scott, adjoint du commissaire en chef et par M. le commissaire Goodeve.

Jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 29 mars 1916:

Le commissaire McLean a écrit un jugement très complet et très élaboré en cette affaire. Il s'est aussi livré à beaucoup de recherches là-dessus et il a fait bien des supputations sur cette question difficile.

Bien que je n'ai pas eu l'avantage d'avoir pris part à cette cause dès son origine, je partage entièrement son avis quant aux réductions qu'il fait.

Bien qu'on puisse dire que Winnipeg, par exemple, ne subisse aucun dommage par le fait que Montréal soit en mesure de pouvoir envoyer un message à un taux plus bas dans un certain territoire, pour la raison que les activités commerciales de l'une ou l'autre ville ne sont en aucun sens concurrentes dans ledit territoire, cependant il semblerait qu'il n'y a aucun motif de penser que les taux télégraphiques ne devraient pas être, plus que dans le passé, basés sur la question de distance.

J'admets volontiers que, en tant que mesure d'administration pratique, et pour les raisons exposées dans le jugement de M. McLean, des taux basés sur les zones doivent de nécessité être adoptés, et que ces sortes de taux sont ceux qui sont soumis par les conseillers du gouvernement. Cependant, la question de distance, invoquée par M. Pitblado, devrait recevoir plus de considération qu'actuellement pour la délimitation des zones.

La commission, cependant, se trouve en face de la difficulté créée par la loi spéciale dont parle le jugement, en enjoignant le maintien des grandes zones de la section

I. La distinction injuste dont on se plaint résulte de l'étendue de cette section. Je dois convenir, néanmoins, que l'expérience du passé et les conditions financières révélées ne justifient pas la Commission d'avoir recours à l'étendue de cette section pour établir la base même servant à établir toute la structure des taux.

Dans tout système quelconque de zones il y a naturellement, des anomalies qui, cependant, pourraient être réduites si les zones étaient de dimensions à peu près semblables. Par exemple, dans l'est de l'Ontario, un télégramme de North-Bay à Sault Ste-Marie, soit une distance de 258 milles, est envoyé pour 50 cents, alors que, par suite de sections irrégulières et de l'étendue disproportionnée de la section I, le tarif de North-Bay à Québec est 25 cents.

Premièrement, le taux de Toronto à Sault Sainte-Marie, soit une distance de 442 milles, est de 50 cents, alors que, en vertu du jugement de M. McLean, le taux de Winnipeg à Prince-Albert, 541 milles, ou à Saskatoon ou Regina, est de 35 cents.

Naturellement, l'effet du jugement est d'amener la parité des tarifs des zones, non seulement en ce qui concerne les charges initiales, mais en outre pour les mots supplémentaires, de telle sorte que toute question quelconque ayant trait aux distinctions de zone à zone finiront par disparaître.

L'effet de la grande zone dans l'Est peut de nouveau être bien mis en évidence par le fait que le tarif d'un télégramme de Winnipeg à North-Bay est 75 cents, alors que le même télégramme sera envoyé au même taux jusqu'à Québec, et même jusqu'à Saint-Jean. En vertu du jugement, le taux de Winnipeg à Fort-William devient 35 cents. Cela peut se comparer au taux de 35 cents de Minneapolis et Saint-Paul à Chicago, la distance étant pour ainsi dire la même.

ANNEXE " D ".

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour le onzième rapport de la Commission, un relevé des tableaux concernant le mouvement des voyageurs, des marchandises et des messageries, et concernant les téléphones et les wagons-lits et wagons-salons déposés aux bureaux de la Commission, du 1er novembre 1904 au 31 mars 1915, et du 1er avril 1915 au 31 mars 1916, inclusivement; et en plus relevé des ordonnances les plus importantes concernant le trafic émises par la Commission, du 1er avril 1915 au 31 mars 1916.

TABLEAUX REÇUS DU 1er NOVEMBRE 1904 AU 31 MARS 1915.

MARCHANDISES—			
Tarifs locaux	8,510		
Suppléments	19,055	27,565	
Tarifs en commun	18,093		
Suppléments	56,082	74,175	
Tarifs internationaux	79,738		
Suppléments	246,197	325,935	
			427,675
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux	7,706		
Suppléments	8,957	16,663	
Tarifs en commun	4,697		
Suppléments	8,335	13,032	
Tarifs internationaux	13,028		
Suppléments	21,030	34,058	
			63,753
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux	4,795		
Suppléments	51,683	56,478	
Tarifs en commun	3,470		
Suppléments	11,658	15,128	
Tarifs internationaux	1,767		
Suppléments	959	2,726	
			74,332
TÉLÉPHONES—			
Tarifs locaux	912		
Suppléments	872	1,784	
Tarifs en commun	2,221		
Suppléments	4,534	6,755	
Tarifs internationaux	427		
Suppléments	5,808	6,235	
			14,774
WAGONS-LITS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs locaux	56		
Suppléments	58	114	
Tarifs en commun	28		
Suppléments	60	88	
Tarifs internationaux	44		
Suppléments	114	158	
			360
TÉLÉGRAPHES—			
Tarifs	99		
Suppléments	99		198
Total			581,092

TABLEAUX REÇUS DU 1er AVRIL 1915 AU 31 MARS 1916.

MARCHANDISES—			
Tarifs locaux	1,156		
Suppléments	2,147	3,303	
Tarifs en commun	3,431		
Suppléments	6,372	9,803	
Tarifs internationaux	11,599		
Suppléments	27,966	39,565	
			52,671
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux	1,639		
Suppléments	2,095	3,734	
Tarifs en commun	1,450		
Suppléments	2,306	3,756	
Tarifs internationaux	2,028		
Suppléments	5,523	7,551	
			15,041
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux	128		
Suppléments	449	577	
Tarifs en commun	190		
Suppléments	378	568	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	2	3	
			1,148
TÉLÉPHONES—			
Tarifs locaux	56		
Suppléments	176	232	
Tarifs en commun	30		
Suppléments	1,776	1,806	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	822	823	
			2,861
WAGONS-LITS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs locaux	9		
Suppléments	17	26	
Tarifs en commun	8		
Suppléments	13	21	
Tarifs internationaux	17		
Suppléments	79	96	
			143
TÉLÉGRAPHES—			
Tarifs	3		
Suppléments	13	....	16
Total			71,880
GRAND TOTAL			652,972

SOMMAIRE DES ORDONNANCES DE TRAFIC D'INTÉRÊT GÉNÉRAL RENDUES DURANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 MARS 1916.

N° 23475, 3 avril 1915. Approbation de contrat pour échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie Erié, à responsabilité limitée.

N° 23497, 8 avril 1915. Extension du district annexé connu autrefois sous le nom de Toronto-Nord des taux demandés par la compagnie Bell dans les limites du rayon de Toronto.

N° 23533, 12 avril 1915. Approbation temporaire de la nouvelle formule de contrat spécial concernant le bétail de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Co.*

N° 23550, 14 avril 1915. Approbation d'un tarif modifié de taux maximums de marchandises, C.R.C. n° 3, s'appliquant aux stations de la *Salisbury and Albert Railway Co.*

N° 23553, 16 avril 1915. Approbation de contrat pour échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de North-Easthope.

N° 23570, 16 avril 1915. Approbation du supplément n° 7 de classification des messageries pour Canada n° 3.

N° 23571, 19 avril 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Sutton and North Gwillimbury Telephone Co.*

N° 23573, 21 avril 1915. Réduction de taux pour farine alfalfa, chargement de wagons, de Enderby, C.-B., à Duncan, et établissement de base pour fixation de taux de transport sur farine alfalfa jusqu'à des endroits sur l'île Vancouver.

N° 23581, 20 avril 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Ivy Thornton Telephone Co.*

N° 23584, 21 avril 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Aberdeen-Plummer Centre Line Telephone Association.*

N° 23631, 28 avril 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Rose Mutual Telephone Association.*

N° 23632, 28 avril 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Woodbridge and Vaughan Telephone Co.*

N° 143 (ordonnance générale), 29 avril 1915. Enjoint aux compagnies de chemins de fer de rembourser aux porteurs de billets, à 30 jours de demande pour billets d'une seule ligne, et à 60 jours de demande pour billets en commun, le coût desdits billets, intacts en totalité ou en partie, moins le taux régulier pour distance pour laquelle lesdits billets peuvent avoir été employés, et impose une amende pour défaut.

N° 144 (ordonnance générale), 29 avril 1915. Modifie le paragraphe (*c*) de l'article 5 de l'*Express Merchandise Receipt,* de manière à rendre les compagnies de messageries responsables pour perte ou dommage de marchandises causés par la négligence des compagnies de chemins de fer sur lesquelles lignes les compagnies de messageries conduisent leurs opérations. Prescrit en outre l'apposition d'étiquettes sur les colis de messageries afin d'indiquer clairement si les envois sont acquittés ou doivent être adressés contre remboursement.

N° 23691, 14 mai 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Lennox Telephone Co.*

N° 23692, 14 mai 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Mount Albert Telephone Co.*

N° 23709, 19 mai 1915. Approbation du tarif réglementaire de taux maxima de marchandises C.R.C. n° 1, entre les stations de la *Glengary and Stormont Railway Co.*

N° 23710, 19 mai 1915. Approbation du tarif réglementaire de taux maxima de voyageurs, C.R.C. n° 1, entre les stations de la *Glengary and Stormont Railway Co.*

N° 23758, 28 mai 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Innisfail Telephone Co.*

N° 23819, 9 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de Tuckersmith.

N° 23854, 14 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de Otonabee.

N° 23860, 16 juin 1915. Approbation de formule de contrat spécial, ou libération de responsabilité, du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne le transport de marchandises périssables par temps froid ou mauvais temps sur les lignes de l'Ouest de la compagnie.

N° 23861, 15 juin 1915. Approbation de tarif réglementaire de taux maxima de marchandises, C.R.C. n° 21, entre les stations de la *Moncton and Bouctouche Railway Company.*

N° 23862, 15 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Farrellton Rural Telephone Co.*

N° 23866, 17 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de Moore.

N° 23875, 18 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de McKillop.

N° 23894, 22 juin 1915. Prescrit conditions pour transport de la graine de lin en vrac, aux risques et pertes du propriétaire ou de l'expéditeur, respectivement, et désavoue les conditions jusqu'alors imposées par les compagnies de chemins de fer.

N° 23900, 26 juin 1915. Approbation des tarifs réglementaires de taux maxima de marchandises et voyageurs entre les stations de la *London and Port Stanley Railway Company.*

N° 23901, 23 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie *Hogg and Lytle.*

N° 23914, 28 juin 1915. Prorogation de délai, jusqu'au 1er décembre 1916, limité par l'article 4, chap. 61, 7-8 Ed. VII, pour approbation de tarifs pour transmission de messages entre endroits du Canada à l'ouest de North-Bay, aussi entre endroits à l'est de North-Bay et endroits à l'est de là, et à l'est de et y compris Windsor, Ont., imposés par la *Great-North-Western Telegraph Co. of Canada.*

N° 23916, 28 juin 1915. Prorogation de délai, jusqu'au 1er décembre 1915, limité par l'article 4, chap. 61, 7-8 Ed. VII, pour approbation de tarifs pour transmission de messages entre endroits du Canada à l'ouest de et y compris Sudbury, aussi entre endroits à l'ouest de Sudbury et endroits à l'est de là et à l'est de et y compris Windsor, Ont., imposés par la compagnie du Pacifique-Canadien.

N° 23918, 28 juin 1915. Prorogation de délai, jusqu'au 1er décembre 1915, limité par l'article 4, chap. 61, 7-8 Ed. VII, pour approbation de tarifs pour transmission de messages entre endroits du Canada, sauf entre les bureaux locaux de la section Ottawa, et entre lesdits endroits et Swanton, Vermont, imposés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

N° 23919, 28 juin 1915. Prorogation de délai, jusqu'au 1er décembre 1915, limité par l'article 4, chap. 61, 7-8 Ed. VII, pour approbation de tarifs pour transmission de messages entre endroits du Canada, imposés par la *White Pass and Yukon Route.*

N° 23920, 28 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone de Beauce.

N° 23921, 28 juin 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *People's Mutual Telephone Co.*

N° 23927, 2 juillet 1915. Suspension et rappel des tarifs des compagnies de chemins de fer pour taux de $2.50 pour nettoyage et désinfection de wagons à bestiaux plate-forme simple ou wagons fermés, et de $4 pour wagons à bestiaux double plate-forme.

N° 23034, 2 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de Chinguacousy.

N° 23944, 5 juillet 1915. Obligation de construire une voie de raccordement dans la ville de Cobourg, Ont., entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien.

N° 23953, 5 juillet 1915. Instructions au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique d'annoncer un tarif de 3½ cents par 100 livres pour la brique venant de Milton, Terra-Cotta, Cheltenham, et les voies d'évitement entre Milton et Cheltenham, jusqu'à Toronto.

N° 146 (ordonnance générale), 7 juillet 1915. Prescription de règlements concernant (A) approbations de tarif en commun; (B) production de tarifs en commun pour

envois à des points des Etats-Unis, et ou des points du Canada par voie des Etats-Unis et (C) changements et suspensions de tarifs.

N° 23960, 7 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Hamilton Rural Telephone Co.*

N° 23964, 9 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *St. Marys, Medina & Kirkton Telephone Co.*

N° 23990, 16 juillet 1915. Instructions au *Dominion-Atlantic* de produire des connaissements pour le nombre réel de barils de pommes chargés en wagons et provenant d'entrepôts situés dans les limites de 100 yards des stations, au lieu des connaissements portant les quantités fournies par l'expéditeur, comme autrefois.

N° 23991, 17 juillet 1915. Instructions à la compagnie Bell de n'exiger que le taux résidentiel au lieu du taux d'affaires pour le service téléphonique fourni au Rév. M. Desroches, de Québec.

N° 23996, 22 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de Rochester.

N° 23997, 22 juillet 1915. Approbation de libération de responsabilité, contrat spécial du Grand-Tronc-Pacifique, en ce qui concerne le transport de marchandises périssables par temps froid ou temps orageux.

N° 24007, 20 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Haldimand Rural Telephone Co.*

N° 24027, 31 juillet 1915. Permission donnée au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc d'augmenter le taux sur la brique de construction venant de Cooksville, West-Mimico, et Port-Credit, en route pour Toronto, de 2½ cents à 3 cents par 100 livres, subordonnément à réserve que lesdits taux devront comprendre la livraison à tous les points terminaux de Toronto.

N° 24034, 30 juillet 1915. Instructions aux compagnies de messageries d'omettre sur les reçus livrés aux consignataires les mots "en état" ou "apparemment en état", avec liberté réservée au consignataire de qualifier son reçu conformément aux faits concernant l'état des marchandises.

N° 24039, 3 août 1915. Instructions au *Canadian-Northern* d'accepter du Grand-Tronc, à Lynn, Ont., moins que des chargements de wagons pour marchandises expédiées à endroits situés le long du *Canadian-Northern.*

N° 24040, 3 août 1915. Instructions au Pacifique-Canadien de modifier son tarif de distribution, à partir de Winnipeg, Saint-Boniface, Paddington et North-Transcona, de manière à appliquer les mêmes tarifs à Two-Creeks, Man., ou à Elkhorn, Man.

N°24047, 26 juillet 1915. Approbation de contrat pour échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation municipale du township de North-Colchester.

N° 24051, 4 août 1915. Instructions au *Canadian-Northern* de rétablir son service de perception et de livraison à Athens, Ont.

N° 24052, 5 août 1915. Approbation du tarif maximum réglementaire de wagons-lits C.R.C. N° 8—1, de la *Halifax & South Western Railway Co.*

N° 24073, 12 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Campbell's-Bay Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24074, 11 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Zorra Telephone Company, Limited.*

N° 24075, 11 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *North Huron Telephone Company, Limited.*

N° 24097, 16 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Molesworth Independent Telephone Company, Limited.*

N° 24098, 16 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *South Plantagenet Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24102, 19 août 1915. Permettant l'augmentation du tarif sur le bois à pâte de papier à partir des points d'expédition sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc jusqu'à Mechanicsville, N.-Y., par le chemin de fer *Boston & Maine,* et rescindant l'ordonnance n° 23020, datée du 22 décembre 1914.

N° 24103, 19 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la corporation municipale du township de Plummer Additional.

N° 24126, 30 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Muskoka, Victoria & Haliburton Telephone Company, Limited.*

N° 24127, 30 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Noisy River Telephone Company, Limited.*

N° 24128, 26 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Mornington and Wellesley Telephone Company, Limited.*

N° 24129, 29 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *South Bruce Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24130, 26 août 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *New Dundee Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24132, 28 août 1915. Approuvant un contrat spécial de libération de responsabilité de la part de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, relativement au transport de produits périssables lorsque le temps est froid ou orageux.

N° 148 (ordonnance générale) 1er septembre 1915. Autorisant les compagnies de chemin de fer dans l'Alberta et la Saskatchewan à endosser sur les connaissements les montants avancés par le gouvernement, à titre d'aide, relativement aux envois de grains de semence, etc., sous l'empire du décret de l'exécutif daté du 23 juillet 1915.

N° 149 (ordonnance générale) 14 septembre 1915. Etablissant des règlements relatifs aux raccordements entre la compagnie de téléphone Bell et les compagnies de téléphone indépendantes.

N° 24188, 18 septembre 1915. Approuvant le supplément n° 5 à la classification n° 16 du transport canadien des marchandises.

N° 24200, 20 septembre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier par mille du transport des marchandises de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern,* C.R.C., n° W-862.

N° 24225, 28 septembre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier du transport des voyageurs en wagon-lits et wagons-salons de la *Kettle Valley Railway Company,* C.R.C., n° S-2.

N° 24254. 2 octobre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° W-1283 de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* Edmonton-Alberta, à 3c. par mille, jusqu'à et y compris Tollerton, Alberta et à 4c. par mille à l'ouest de Tollerton jusqu'à et y compris Vancouver, Colombie-Anglaise.

N° 24285, 5 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Warwick Telephone Company.*

N° 24286, 6 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Schomberg Telephone Company, Limited.*

N° 24287, 5 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la Corporation municipale du township de Widdifield.

N° 24288, 5 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Prescott Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24290, 6 octbre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la corporation municipale du township de Colborne.

N° 24290, 6 octobre 1915. Approuvant use convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Russell Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24291, 6 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Belmont Telephone Cooperative Association, Limited.*

N° 24292, 6 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Mount Forest, Wellington and Grey Telephone Company, Limited.*

N° 24318, 15 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Southwold & Dunwich Telephone Association, Limited.*

N° 24341, 18 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Fingal Telephone Company, Limited.*

N° 24342, 18 octobre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier pour wagons-lits et wagons-salons, C.R.C. n° S-1 de la compagnie du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan & British Columbia.*

N° 24348, 20 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *McKillop, Logan & Hibbert Telephone Company, Limited.*

N° 24354, 22 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Lake-of-Bays & Haliburton Telephone Company, Limited.*

N° 24355, 22 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Beeton Telephone Company, Limited.*

N° 24357, 25 octobre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier pour wagons-lits et wagons-salons, C.R.C. n° E. S-2, de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern,* devant s'appliquer aux lignes orientales de la compagnie, et C.R.C. n° W. S-8, devant s'appliquer aux lignes occidentales de la compagnie.

N° 24358, 25 octobre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier des taux de messageries, C.R.C. n° 834, devant s'appliquer à la division des Montagnes de la compagnie des messageries *Canadian-Northern,* à l'ouest de Tollerton, Alberta.

N° 24370, 28 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *West Williams Rural Telephone Association, Limited.*

N° 24374, 28 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Nelson Telephone Company, Limited.*

N° 24376, 28 octobre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *People's Telegraph & Telephone Company, Limited.*

N° 152 (ordonnance générale), 2 novembre 1915. Prescrivant des péages pour le wagons frigorifiques fournis pour le transport des légumes.

N° 24395, 2 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Barton & Binbrook Telephone Company, Limited.*

N° 24406, 5 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Lanark & Carleton Counties Telephone Company, Limited.*

N° 24407, 5 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Rural Telephone Company of Kitley, Limited.*

N° 24408, 5 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Bracebridge & Muskoka Lakes Telephone Company.*

N° 24428, 10 novembre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier par mille, C.R.C. N° 1, de la *Central Canada Express Company,* faisant affaires sur le chemin de fer *Edmonton, Dunvegan & British Columbia.*

N° 154 (ordonnance générale), 10 novembre 1915. Ordonnant aux compagnies de publier dans le tarif des denrées, des taux spéciaux sur les pasteurisateurs et réfrigérants pour la crème en attendant la publication de la nouvelle classification.

N° 155 (ordonnance générale), 15 novembre. Prescrivant un péage de 75 cents pour nettoyer et désinfecter, ou pour désinfecter, les wagons employés au transport des bestiaux.

N° 24436, 11 novembre 1915. Autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à exiger des taux spéciaux de surestarie pour les wagons chargés de grains de l'Ouest, détenus plus de 72 heures à Cartier, Ont., en attendant des commandes.

N° 24456, 19 novembre 1915. Approuvant une convention d'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Yarmouth Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24457, 18 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Tay.

N° 24458, 18 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Bolton Telephone Company Limited.*

N° 24462, 19 novembre 1915. Ordonnance aux compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de vendre des billets pour le chemin de fer *Canadian-Northern* sur le palier des trains dans la gare Union, à Toronto.

N° 24476, 22 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Goodwood Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24487, 24 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *New Glasgow Telephone Company, Limited.*

N° 24448, 24 novembre 1915. Autorisant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à exiger $1.75 par wagon pour l'aiguillage des wagons entre les docks, les voies de halage et les voies d'évitement appartenant à des particuliers à Kelowna, C.-A.

N° 24491, 27 novembre 1915. Prorogeant de nouveau jusqu'au 1er juillet 1916 le délai limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des taux de transmission exigés par la compagnie de téléphone du Grand-Tronc-Pacifique entre les endroits en Canada, sauf entre les bureaux locaux dans la division d'Ottawa, et entre ces endroits et Swanton, Vermont.

N° 24492, 27 novembre 1915. Prorogeant de nouveau jusqu'au 1er juillet 1916, le délai limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des taux exigés par les télégraphes de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour la transmission des dépêches entre les endroits en Canada, à l'ouest de et y compris Sudbury, et les endroits à l'est de et y compris Windsor, Ontario.

N° 24493, 27 novembre 1915. Prorogeant de nouveau, jusqu'au 1er juillet 1916, le délai limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des taux

exigés par la route White-Pass ét Yukon pour la transmission de dépêches télégraphiques entre les endroits en Canada.

N° 24507, 29 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Ernestown Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24508, 29 novembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de Téléphone Rural de Sainte-Sabine.

N° 24510, 30 novembre 1915. Prorogeant de nouveau, jusqu'au 1er juillet 1916, le délai limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des taux exigés par la *Great-Western Telegraph Company of Canada* pour la transmission de dépêches entre les endroits en Canada à l'ouest de North-Bay, aussi entre les endroits à l'ouest de North-Bay et les endroits à l'est de North-Bay, y compris Windsor, Ont.

N° 24534, 4 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Sainte-Cécile de Whitton.

N° 24535, 4 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Wroxeter Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24536, 4 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Norfolk County Telephone Company, Limited.*

N° 24537, 4 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Aldborough Farmers' Telephone Association, Limited.*

N° 24538, 6 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Hawthorne Hill Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24539, 4 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Conn Telepraph Company, Limited.*

N° 24540, 6 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Prescott Rural Telephone Company, Limited,* et rescindant l'ordonnance n° 24288.

N° 24532, 9 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Contrecœur.

N° 24566, 7 décembre 1915. Prescrivant le péage qui doit être exigé pour services téléphoniques de la part des membres du clergé et des institutions religieuses.

N° 24573, 10 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Canada Independent Telephone Company, Limited.*

N° 24574, 10 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Urban and Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24588, 22 décembre 1915. N° 24724, 14 février 1916. Désavouant le retrait, de la part des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique, de leur participation à certains tarifs communs de transport des marchandises avec la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord.

N° 24594, 22 décembre 1915. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Consolidated Telephone Company, Limited.*

N° 24600, 28 décembre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier, C. R. C. N° 1, de la compagnie du chemin de fer *Lake Erie & Northern.*

N° 24601, 27 décembre 1915. Approuvant le tarif maximum régulier de transport des voyageurs de la compagnie du chemin de fer *Lake Erie & Northern,* C. R. C. N° 1, appliquant un taux de 2½ cents par mille.

N° 24622, 3 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *People's Telephone Company* de Forest, Limitée.

N° 24623, 4 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Dawn.

N° 24624, 4 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Percy.

N° 24625, 4 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Haldimand.

N° 24626, 5 janvier 1916. Approuvant le tarif maximum régulier par mille du transport des marchandises, C. R C. N° 5, de la compagnie du chemin de fer de Montréal, et des Comtés du Sud.

N° 24642, 10 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Arundel Development Company, Limited.*

N° 24643, 10 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Lansdowne Rural Telephone Company, Limited.*

N° 24689, 27 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Mono Mills Independent Telephone Association, Limited.*

N° 24690, 27 janvier 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Udney Telephone Company, Limited.*

N° 24694, 29 janvier 1916. Ordonnant à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de participer aux tarifs communs publiés par le chemin de fer *Canadian-Northern* pour le transport du grain et des produits du grain depuis Port-Arthur jusqu'à des endroits dans l'est du Canada, passant par North-Bay, Ont.

N° 24727, 16 février 1916. Désavouant comme illégal un prétendu tarif proportionnel de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* devant s'appliquer aux matériaux de réservoirs et de distilleries entre Sarnia, Ont., et Régina, Sask.

N° 24726, 15 février 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *National Telephone Company, Limited.*

N° 24732, 15 février 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Kamouraska Telephone Company, Limited.*

N° 24746, 21 février 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Beatrice Telephone Association, Limited.*

N° 24756, 23 février 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *McNab Telephone Company, Limited.*

N° 24766, 25 février 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Rockwood and Oustic Telephone Company, Limited.*

N° 24784, 9 mars 1916. Prescrivant des règles pour assurer le transport de la récolte de grain du district du lac de l'Oie du chemin de fer *Canadian-Northern* en

raccordant avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique *via* Saskatoon selon le tarif du parcours total.

N° 24786, 6 mars 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Derby Telephone Association.*

N° 24789, 6 mars 1916. Approuvant une formule de libération et de procuration qui devra être signée par les médecins et autres désireux, pour des raisons spéciales, de voyager sur des convois de marchandises et dans des wagons à bagage de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

N° 24823, 20 mars 1916. Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Addison Rural Independent Telephone Company.*

N° 24837, 28 mars 1916. Prolongeant l'application des devis pour caisses à fromage, tels que publiés dans le supplément 5 à la classification n° 16 des marchandises canadiennes, jusqu'au 1er août 1916.

N° 162, (ordonnance générale), 30 mars 1916. Prescrivant les conditions qui devront être imprimées sur les formules de dépêches par toutes les compagnies de télégraphe.

N° 163, (ordonnance générale), 31 mars 1916. Mettant en vigueur le jugement relatif aux péages et pratiques des compagnies de télégraphe faisant des affaires au Canada, à l'ouest de Sudbury, Ont.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ANNEXE "E".

A. D. CARTWRIGHT, Esq.,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer du Canada,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointe une liste des inspections faites en campagne par les ingénieurs de la Commission, pendant la période écoulée entre le 31 mars 1915 et le 1er avril 1916. Outre cela, les cartes de tracés de chemins de fer, profils et livres de renvoi ont été vérifiés et comparés avec les cartes de routes. On a examiné au bureau durant la même période une grand nombre de plans détaillés de ponts, passages inférieurs, constructions de toutes sortes, croisements de fils de transmission d'énergie électrique, croisements de tuyaux, plans d'enclenchement, qui tous ont été soumis à et approuvés par la Commission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LE DÉPARTEMENT DU GÉNIE DEPUIS LE 1ER AVRIL 1915 JUSQU'AU 31 MARS 1916.

1er avril.—Inspection *re* électrisation projetée des voies du chemin de fer Grand-Tronc à London, Ont.

1er avril.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Halifax & Southwestern.*

6 avril.—Inspection de la grande route projetée près de Shawville, sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien.

7 avril.—Inspection pour abolir les restrictions de vitesse sur l'embranchement Weyburn-Stirling du chemin de fer Pacifique-Canadien. Du poteau milliaire 0 à 79·2.

8 avril.—Inspection de l'affouillement et du pont près de Drumheller, sur la ligne du chemin de fer Canadien-Nord.

8 avril.—Inspection *re* plainte de la municipalité de Sainte-Anne, Man., concernant l'humidité des terrains de la gare et des environs à Sainte-Anne, par suite du débordement d'un puits et d'un réservoir appartenant au chemin de fer Canadien-Nord.

9 avril.—Inspection pour abolir les restrictions de vitesse sur la subdivision Aldersyde du chemin de fer Pacifique-Canadien. Du poteau milliaire 0 à 85·1.

9 avril.—Inspection du croisement de ferme de Lewis Springer au poteau milliaire 75·7 sur la subdivision de London du chemin de fer Pacifique-Canadien.

9 avril.—Inspection du passage inférieur à Waldemar, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

9 avril.—Inspection de l'embranchement de la rue Forsyth du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de Montréal, P.Q.

10 avril.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement de l'embranchement Delisle du chemin de fer *Canadian-Northern* et de l'embranchement Moosejaw-Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Conquest.

12 avril.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à Delta Junction, là où le chemin de fer *Canadian-Northern* croise la subdivision Minnedosa du Pacifique-Canadien près du Portage-la-Prairie.

14 avril.—Inspection du croisement des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, sur l'avenue Eglington.

14 avril.—Inspection du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien à Cherrywood, Ont.

15 avril.—Inspection du croisement de ferme de M. Goyette, sur le Pacifique-Canadien, à Iberville.

16 avril.—Inspection en vue de l'abolition des restrictions de vitesse sur l'embranchement nord-ouest de Swift-Current du chemin de fer Pacifique-Canadien.

17 avril.—Inspection *re* plainte de la municipalité rurale de Saint-Paul au sujet de l'état des fossés creusés par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour drainer sa ligne-mère, à travers la municipalité de Saint-Paul, Man., du côté est de la Rivière-Rouge.

17 avril.—Inspection *re* plainte de M. G. A. Biccum, de Cardale, Man., au sujet de dommages causés à sa propriété, section 33-14-21, faute de drainage convenable sur la ligne du chemin de fer *Canadian-Northern,* subdivision de Rapid-City.

19 avril.—Inspection en vue de l'abolition des restrictions de vitesse sur la Subdivision Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien. Du poteau milliaire 49·6 à 85.

19 avril.—Inspection en vue de l'abolition des restrictions de vitesse sur la subdivision Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien. Du poteau milliaire 85·89 à 105.

20 avril.—Inspection de l'état de la voie sur la subdivision Gowanlock du chemin de fer Pacifique-Canadien.

20 avril.—Inspection *re* plainte de D. A. Gauthier, de Saint-Télesphore, Qué., contre le chemin de fer *Glengarry & Stormont,* au sujet du drainage.

20 avril.—Inspection *re* plainte de J. B. Ranger, Dalhousie-Station, Qué., au sujet d'un croisement de ferme sur le chemin de fer *Glengarry & Stormont.*

21 avril.—Inspection du pont de la rue Sherbrooke, Montréal, P. Q., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

21 avril.—Inspection en vue de l'abolition des restrictions de vitesse sur la subdivision Coronation du chemin de fer Pacifique-Canadien. Du poteau milliaire 0 à 74·6.

22 avril.—Inspection des voies de passage à Arnprior, Ont.

22 avril.—Inspection de la grande route sur l'embranchement Labelle du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sainte-Thérèse, Qué.

22 avril.—Inspection du pont tournant du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le canal Lachine.

23 avril.—Inspection d'un passage inférieur à Harrowsmith, Ont., sur la ligne du chemin de fer *Canadian Northern Ontario.*

23 avril.—Inspection *re* plainte des cultivateurs dans le voisinage d'Edam, Sask., au sujet de pertes subies par eux grâce au manque de clôtures de l'embranchement Jackfish du chemin de fer Canadien-Nord.

26 avril.—Inspection en vue de l'ouverture au trafic du pont 15·6 du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision Shuswap.

27 avril.—Inspection d'un appareil d'enclenchement sur la subdivision Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien. Poteau milliaire 109·7, rivière Pitt.

27 avril.—Inspection de la position des hauteurs au pont tournant de la rivière Pitt, sur la subdivision Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien. Poteau milliaire 109·7, rivière Pitt.

27 avril.—Inspection *re* exemption de clôturage en faveur du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à la ligne limitrophe de Regina.

27 avril.—Inspection en vue de l'ouverture au trafic d'une partie de la subdivision Arborg de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre les poteaux milliaires 47·7 et 46·5, soit une distance de 1·2 milles.

28 avril. Inspection faisant suite à une requête de la ville de Broadview, Sask., pour étudier la question du rejet des eaux sales provenant des usines du chemin du chemin de fer Pacifique-Canadien.

28 avril.—Inspection du chemin de fer Van Buren pour ouverture au trafic à Saint-Léonard, N.-B.

28 avril. Inspection des cloches électriques aux rues Kyle et Queen, Port-Moody, sur la subdivision des Cascades du chemin de fer Pacifique-Canadien.

28 avril. Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement de croisement à Harrisson's-Mills, subdivision des Cascades du chemin de fer Pacifique-Canadien.

29 avril. Inspection de la traverse de route publique à Enderby, Colombie-Britannique, sur la voie du Pacifique-Canadien.

29 avril. Inspection de la voie du chemin de fer *Halifax and South Western,* de Halifax à Yarmouth, Nouvelle-Ecosse.

29 avril. Inspection des fosses à bestiaux aux croisements des routes "Main-Post" et " Port-Negro ", Barrington, N.-E., sur la voie du *Halifax and South-Western.*

30 avril. Inspection du croisement projeté des voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à Pointe-Claire, P.Q.

5 mai. Inspection de la voie du *Canadian-Northern-Ontario* entre Yarker et Bannockburn, Ont.

5 mai. Inspection touchant un croisement en faveur de M. Thos Jury, sur la ligne du *Canadian-Northern* sur la section 13-16-18, S.-E. ¼, à l'ouest, près du village de Clan-William, Man.

5 mai. Inspection du croisement de ferme et des ponceaux dans le ¼ S.-O. de la section 34-55-25, à l'ouest du 4e mér., près de Morinville, sur la voie du *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

6 mai. Inspection en vue d'ouvrir au trafic d'un pont à la borne milliaire 18·1, subdivision de Shuswap du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 mai. Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique en vue du clôturage entre les bornes milliaires 967 et 985, près de Hinton.

6 mai. Inspection de la séparation des rampes projetée à Hamilton, Ont.

7 mai. Inspection du croisement de la rue Queen, à Chatham, Ont., par la voie du *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie.*

7 mai.—Inspection d'un passage à bestiaux en faveur de M. Cole, à Bowmanville. Ont., sur la ligne du chemin de fer *Toronto-Eastern.*

7 mai.—Inspection de la voie du Grand-Tronc-Pacifique près de Thornton-Station en vue d'y faire du clôturage entre la borne milliaire 893 et Edson.

7 mai.—Inspection du croisement de la route publique de Donald McKenzie, près de Keston-Station sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

7 mai.—Inspection des croisements de route publique entre les sections 34 et 33-53-10; ainsi que celle qui se trouve entre les sections 25 et 26-53-10, à l'ouest du 5e méridien, près de Keston-Station sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique.

8 mai.—Inspection du croisement du chemin de Kingston qui traverse la voie ferrée du Grand-Tronc.

10 mai.—Inspection touchant une requête de la cité de Winnipeg demandant la permission d'installer un service de transmission électrique dans cette ville (*Winnipeg Power and Transmission Line*), à travers l'emprise du *Canadian-Northern*, service de Bird's-Hill.

11 mai.—Inspection des travaux d'agrandissement du ponceau sous la voie du chemin de fer *Esquimault and Nanaimo* (C.P.), près de Duncan, C.-B.

12 mai.—Inspection relevant d'une requête de Robert Wallace, *et al*, demandant un déplacement des croisements aux sections 24 et 25-2-12, à l'ouest du méridien principal, près la borne milliaire 87, sur la voie principale du Pacifique-Canadien, près de Austin, Man.

12 mai.—Inspection d'une partie de la subdivision Wynyard du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Shebo, borne milliaire 42·2, et Leslie, borne milliaire 56·8, soit une distance de 14 milles.

14 mai.—Inspection relevant d'une plainte de la municipalité rurale de Leask, Sask., contre les dommages causés par la défectuosité des ponceaux sur l'embranchement Prince-Albert-Battleford du *Canadian-Northern* entre Leask et Marcelin, section 25-46-3 au quart sud-est de la section 18-46-3.

14 mai.—Inspection *re* détournement et le croisement du site de la Route de l'Etat, sections 33 et 32-28-28, à l'ouest du 3e méridien près de la borne milliaire 163, par le chemin de fer *Canadian-Northern*.

14 mai.—Inspection pour l'ouverture à la circulation du pont n° 144·6, sur la subdivision de Portal, Sask., du chemin de fer Pacifique-Canadien.

14 mai.—Inspection de l'embranchement de Calgary du Grand-Tronc-Pacifique, borne milliaire 46, pour l'installation d'une clôture autour du terrain de la gare.

14 mai.—Inspection de l'embranchement de Tofield-Calgary du Grand-Tronc-Pacifique, borne milliaire 0 à 201, pour l'exemption de clôturage.

14 mai.—Inspection de la voie ferrée du *Canadian-Northern* à Saint-Eustache, P.Q., pour l'égouttement du croisement d'Oka.

14 mai.—Inspection de la voie ferrée *Campbellford, Lake Ontario and Western* relativement à son ouverture à la circulation.

15 mai.—Inspection du croisement sur la voie ferrée du *Lake Erie and Northern* entre Galt et Brantford, Ont.

18 mai.—Inspection en vue de l'ouverture à la circulation du chemin de fer Glengarry et Stormont.

18 mai.—Inspection pour l'ouverture à la circulation du pont 28-33 sur la subdivision d'Aldersyde du chemin de fer Pacifique-Canadien.

19 mai.—Inspection à la suite d'une plainte de Fred Briggs touchant un passage à niveau, près de Big-Valley, borne milliaire 125, subdivision de Calgary du chemin de fer *Canadian-Northern;* ce croisement était détérioré.

19 mai.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Tronc *re* le croisement de la rue Michael, Georgetown, Ont.

20 mai.—Inspection du système de drainage sur la propriété de A. J. Kernahan, Fairfield, Ont., sur la voie ferrée du Grand-Tronc.

20 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont n° 1912 sur la subdivision Red-Deer du chemin de fer Pacifique-Canadien.

21 mai.—Inspection pour l'abrogation de la restriction de vitesse à 15 milles à l'heure sur un parcours de 36·7 milles, sur la voie du Pacifique-Canadien entre Soughton et Weyburn.

21 mai.—Inspection des ponts sur la division Ontario de la voie ferrée du Pacifique-Canadien.

22 mai.—Inspection des ponts sur la division Ontario de la voie ferrée du Grand-Tronc.

22 mai.—Inspection *re* la municipalité rurale de Gull-Lake, Sask., n° 139, traversant la voie principale du Pacifique-Canadien au sud-est de la section 6-13-20, à l'ouest du 3e méridien.

22 mai. — Inspection à la suite d'une plainte formulée par H. H. Perry, de Ernfold, touchant l'état des clôtures et des fosses à bestiaux sur la voie principale du Pacifique-Canadien à l'ouest de Ernfold, Sask.

24 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont 27.3 sur la subdivision de McLeod de la voie ferrée du Pacifique-Canadien.

25 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont 10.8 sur la subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien.

25 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont 22.5 sur la subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien.

25 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont 62.8 sur la subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien.

25 mai.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont 81.5 de la subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien.

26 mai. — Inspection touchant le clôturage de l'emprise de l'embranchement du Lac-du-Bonnet du Pacifique-Canadien dans la municipalité rurale de Springfield.

26 mai. — Inspection des ponts sur la division Ontario du chemin de fer Pacifique-Canadien.

27 mai. — Inspection pour ouverture à la circulation du chemin de fer de *Kettle-Valley* (*C.P.R.*) de Midway à Princeton, soit une distance de 205.5 milles.

28 mai. — Inspection de la voie ferrée du *Vancouver, Victoria & Eastern,* entre Coalmont et Brookmere, entre les bornes milliaires 222 et 223, à la suite d'une plainte de F. Fremled, touchant le besoin d'installer une clôture entre Tulameen et Brookmere.

28 mai. — Inspection pour ouverture à la circulation du chemin de fer de *Kettle-Valley* (*C.P.R.*) de Coldwater-Junction à Coquihalla-Summit, une distance de 14.2 milles.

28 mai. — Inspection pour ouverture à la circulation du chemin de fer *Vancouver, Victoria & Eastern,* entre Coalmont et Brookmere, une distance de 26.6 milles.

31 mai. — Inspection à la suite d'une plainte de M. E. Smith contre les dommages causés à sa récolte à cause de l'absence d'une clôture le long de l'emprise du Canadien-Nord dans le quart nord-ouest de la section 21-55-7, à l'ouest du 3e méridien.

1er juin. — Inspection relativement à l'ouverture à la circulation de la rue Rupert traversant la voie ferrée du Pacifique-Canadien à Vancouver, C.-B.

2 juin.—Inspection pour l'ouverture à la circulation du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du service des tramways de la *British Columbia Electric* au-dessus de la 12e rue, New-Westminster.

2 juin. — Inspection *re* la municipalité de Maple-Ridge dont la route traverse la voie du Pacifique-Canadien vers le quai, à la borne milliaire 104.

3 juin.—Inspection de la coupe dans le roc près de la borne milliaire 28, au nord de Victoria, sur la voie ferrée du *Esquimalt & Nanaimo, (C.P.R.).*

3 juin.—Inspection de la coupe dans le roc près de la borne milliaire 28, au nord de Victoria, sur la voie ferrée du Pacifique-Canadien.

7 juin. — Inspection relativement à l'ouverture à la circulation du pont 117.6 sur la subdivision Laggan du chemin de fer Pacifique-Canadien.

8 juin.—Inspection du pont situé sur l'embranchement de Wayaganack du chemin de fer Pacifique-Canadien au-dessus de la rivière Saint-Maurice, près de Trois-Rivières, P.Q.

8 juin. — Inspection à la suite d'une plainte de la municipalité rurale de Elcano contre l'état dans lequel se trouvent les abords attenant à la voie principale au croisement du Pacifique-Canadien entre les sections 33 et 34-16-6, à l'ouest du 2e méridien.

8 juin. — Inspection de l'installation d'enclenchement au pont tournant du Pacifique-Canadien au-dessus du canal Lachine.

9 juin. — Inspection du passage inférieur à la rue Division, Cobourg, Ont., sur la voie ferrée du Pacifique-Canadien.

10 juin. — Inspection du ponceau en béton sous les voies du Pacifique-Canadien à London, Ont.

11 juin.—Inspection du système d'égouttement de la ferme de John McFayden sur la subdivision de Port-McNicoll du Pacifique-Canadien.

12 juin. — Inspection du site du nouveau ponceau en béton devant servir à l'écoulement des eaux de Coaling-Creek au-dessous des rues Waterloo et Pall Mall, London, Ont.

12 juin.—Inspection au sujet des croisements situés dans les cours du Canadien-Nord à Calgary qui n'ont pas la pente nécessaire à la satisfaction de l'ordonnance de la Commission en date du 16 janvier 1915.

12 juin.—Inspection à la suite d'une plainte de la municipalité de Shellmouth, Manitoba, portant contre l'état des clôtures le long des voies du *Canadian-Northern.*

15 juin.—Inspection des voies du Québec et Lac-Saint-Jean de Québec à Chicoutimi.

16 juin.—Inspection à la suite d'une plainte de M. H. Zackarias, Sandy-Lake, Man., au sujet de l'absence de clôture le long de la voie ferrée du *Canadian-Northern.*

16 juin.—Inspection à la suite d'une plainte de la municipalité rurale de Saint-Paul, Bird's-Hill, contre le fait que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien opère quatre voies à travers la route de deux milles à l'entrée du puits à gravier.

16 juin.—Inspection à la suite d'une plainte de la municipalité de Caron N° 162, touchant le détournement des passages à niveau à la borne milliaire 8·5, quart nord-est de la section 24-18-28, à l'ouest du 2e méridien, embr. *Moosejaw-North-West* du service du Grand-Tronc.

17 juin.—Inspection au sujet de l'enlèvement de la clôture par le Grand-Tronc-Pacifique en vue de donner accès à la route publique entre les quarts sud-est et nord-est de la section 18-14-18, à l'ouest du 2e méridien, municipalité rurale de Lajord, n° 128.

17 juin.—Inspection de l'embranchement d'Owen-Sound du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers le lot 21, concession 3, township d'Amaranth, au sujet d'une plainte de M. Crombie touchant son croisement de ferme.

17 juin.—Inspection du croisement de la rue Saint-Jean dans le village de Shedden, Ont., sur la voie du *Michigan Central.*

17 juin.—Inspection du chemin de fer *Canadian-Northern* dans le district de Big-Valley au sujet d'une plainte de Fred Briggs concernant le clôturage.

17 juin.—Inspection pour l'ouverture à la circulation de la subdivision Calgary-Edmonton du *Canadian-Northern.*

22 juin.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien à la suite d'une plainte de J. Krupp touchant les cours d'eau et les ponceaux de chemin de fer à Amyot, Ont.

22 juin.—Inspection des passages inférieurs projetés dans le township de March sur la voie ferrée du Grand-Tronc.

23 juin.—Inspection du croisement de ferme en faveur de M. John Giesbrecht, Hawkett, Man., sur sa propriété dans le quart nord-est de la section 7-1-4, à l'ouest, sur le service d'extension Walhalla-Morden du chemin de fer *Canadian-Northern.*

24 juin.—Inspection à la suite d'une plainte de M. Charles Miller, de Canora, Sask., contre le *Canadian-Northern,* refuse de clôturer son emprise à travers la propriété dudit Miller.

24 juin.—Inspection du pont n° 7·0 sur l'embranchement de Kippewa sur le Pacifique-Canadien.

24 juin.—Inspection des voies du *Canadian-Northern* dans la subdivision Calgary-Edmonton.

25 juin.—Inspection touchant l'état des voies de l'embranchement Edmonton-Lloydminster du *Canadian-Northern.*

25 juin.—Inspection des ponts sur la subdivision de Chalk-River du chemin de fer Pacifique-Canadien.

26 juin.—Inspection relativement à l'état de la voie de la ligne principale du *Canadian-Northern* entre Dana, borne milliaire 451, et Roblin, borne milliaire 240, soit une distance de 211 milles.

26 juin.—Inspection du chemin de fer London et Port-Stanley en vue de son ouverture à la circulation.

28 juin.—Inspection touchant l'intersection de l'avenue Bell et de la rue Principale, à Winnipeg, Man.; séparation des rampes du *Canadian-Northern.*

29 juin.—Inspection de la voie du Grand-Tronc au sujet du croisement des rues Bell et Concession à Casselman, Ont.

30 juin.—Inspection des clôtures sur la voie du Pacifique-Canadien à Godfrey, Ont., au sujet d'une plainte de M. John McKeever.

30 juin.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Tronc à travers la ferme de William Couture, lot 15, B. F. concession du township de Tilbury, au sujet d'un croisement de ferme.

30 juin.—Inspection de la voie du Michigan-Central à travers la ferme de M. Beattie, lot 257, township de Maidstone, au sujet de sa plainte concernant le drainage.

2 juillet.—Inspection au sujet du clôturage de l'emprise de la voie du *Canadian-Northern* à travers la propriété de Robert Fulton, Bowsman-River, Manitoba.

2 juillet.—Inspection au sujet du clôturage de l'emprise du *Canadian-Northern* à partir de Melfort à Saint-Brieux, soit une distance de 22 milles.

3 juillet.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern* au sujet du projet de détourner la rue Thibault à Saint-Boniface, Man.

4 juillet.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern* au sujet d'une extension de temps pour l'installation d'une usine jusqu'au 15 juin 1916, aux rues Vickers et Victoria, Fort-William, Ont.

5 juillet.—Inspection de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc à Glen-Robertson, Ont., au sujet du site du croisement demandé par le township de Lochiel.

7 juillet.—Inspection de l'emplacement du passage et de la diversion projetés de la ligne du Pacifique-Canadien à Spring-Hill, P.Q., *re* requête du township de Whitton.

7 juillet.—Inspection du terrassement du chemin de fer Elgin et Havelock.

9 juillet.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc, *re* emplacement du passage demandé par la municipalité de Saint-Hilaire-Est, à Saint-Hilaire, P.Q.

9 juillet.—Inspection du chemin public à Windsor-Mills, P.Q., sur la ligne du Pacifique-Canadien, subdivision d'Orford.

9 juillet.—Inspection des enclenchements à Methven Junction, où le Pacifique-Canadien traverse le Canadien-Nord.

9 juillet.—Inspection, *re* plainte de M. Pond (deux milles au sud de Nelson), touchant une exemption de clôturage sur la ligne du *Great-Northern* entre Nelson et Waneta.

10 juillet.—Inspection du pont 41·2 de la subdivision Boundary du Pacifique-Canadien, pour son ouverture au trafic.

10 juillet.—Inspection du pont 41·2 de la subdivision Boundary du Pacifique-Canadien.

10 juillet.—Inspection *re* plainte de M. J.-J.-W. Bell, de Regina, Sask., au sujet de barrières et de clôtures, et *re* requête demandant une canalisation d'aqueduc sous la voie du Canadien-Nord à son passage de ferme.

12 juillet.—Inspection *re* municipalité de Clayton, N° 333, passant sur le tracé du Canadien-Nord entre la quarte-section nord-ouest de la section 3 et la quarte-section sud-ouest de la section 10-34-3, O. du 2e méridien.

13 juillet.—Inspection *re* plainte de Jos. Rinn, d'Elm Creek, Man., contre la négligence du chemin de fer *Manitoba and Great-Northern* de clôturer son tracé.

13 juillet.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, cul-de-sac de Bergen, *re* fonctionnement du pont de la Rivière Rouge.

13 juillet.—Inspection de l'embranchement Selkirk du Pacifique-Canadien, *re* passage de la municipalité rurale de Saint-Paul, avenue Willis, au nord de la gare de Middle Church.

13 juillet.—Inspection du chemin de fer Kootenay-Central (C. P. C.), 42·6 milles au sud de Golden, *re* plainte de Mme Watson contre le balayage du gravier sur sa propriété par les eaux.

13 juillet.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien à Romfort, Ont., *re* clôturage du tracé.

14 juillet.—Inspection *re* plainte de la municipalité de Sainte-Anne, Manitoba, contre l'humidité des terrains de la gare et du voisinage, à Sainte-Anne, provenant du débordement du puits et de la citerne appartenant au Canadien-Nord.

14 juillet.—Inspection des enclenchements, rue Frederick, Fort-William, Ont.

14 juillet.—Inspection *re* plainte de F.-D. Lusk, touchant les garde-bestiaux défectueux à Sinclair, Man., ligne du Pacifique-Canadien.

14 juillet.—Inspection *re* plainte de M. John Mowatt, d'Aberdeen, Sask., contre la fermeture, par le Canadien-Nord, d'un ponceau qui servait de passage à bestiaux.

14 juillet.—Inspection *re* plainte d'Angus MacLennan, de Saltcoats, contre la négligence du Canadien-Nord à prendre des mesures pour le clôturage de son tracé à travers le terrain du propriétaire, section 32-25-1, à l'ouest du 2e méridien.

14 juillet.—Inspection *re* rappel de l'obligation du Grand-Tronc-Pacifique à poser et à entretenir des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux sur son embranchement de Prince-Albert, du mille 0 au mille 64.

14 juillet.—Inspection *re* plainte de M. A.-J. Pearce, de Minitonas, touchant le clôturage du tracé qui ne suffit pas à retenir les moutons.

14 juillet.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord, subdivision Rossburn *re* passage pour Mike Marcarney, d'Erickson, Man., section 9, quartier sud-ouest de 18-19, à l'ouest du 1er méridien entre les milles 37 et 38.

15 juillet.—Inspection *re* plainte de C. F. Book, de Cushing, P.Q., touchant le drainage de la ligne du *Canadian-Northern.*

16 juillet.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien *re* passage de ferme de J. F. Huneault, Montebello, P.Q.

19 juillet.—Inspection du Canadien-Nord-Québec, à Portneuf, P.Q., *re* plainte des propriétaires fonciers quant au drainage.

20 juillet.—Inspection du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western,* traversant le lot 15, concession 6, et le lot 14, concession 7, township de Hinchenbrooke, touchant des plaintes sur le drainage.

20 juillet.—Inspection *re* choix d'un emplacement de gare à Eunice, Alberta, sur le *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry.*

26 juillet.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Lake Erie and Northern* sur la ferme de M. McEwen, au sud de Brantford, *re* requête de M. McEwen demandant un passage supérieur pour sa ferme.

28 juillet.—Inspection du clôturage du Canadien-Nord entre les milles 47 et 65 à l'ouest de Tollerton, *re* plainte de J. B. Anderson, de Hinton, C.-B.

28 juillet.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, *re* passage de route près de la gare à Fallis, Alberta.

2 août.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord *re* tunnel à l'avenue Regent, Edmonton, Alberta.

5 août.—Inspection de la subdivision Shore-Line du Pacifique-Canadien, *re* exemption de clôturage.

5 août.—Inspection du *Toronto and Eastern* sur la propriété de M. Griffin, rue Mary, Whitby, Ontario.

7 août.—Inspection, pour ouverture au trafic, de la ligne Kettle Valley (C.P.C.), à l'est de Hope, C.-B., du mille 39·5 au mille 31, entre Drumheller et Munson.

10 août.—Inspection du tunnel à la rue Division, Cobourg, Ont., ligne du Pacifique-Canadien.

19 août.—Inspection de la ligne du *Lake Erie and Northern* à Port-Dover, Ont., *re* plainte de Sydney Merchant.

19 août.—Inspection de la ligne du *Lake Erie and Northern, re* passages dans le township de South Dumfries.

20 août.—Inspection des ponts de la suddivision Peterboro, division Ontario du Pacifique-Canadien.

23 août.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* passage pour G. J. Nagus, de Guernsey, Sask., section 1, tp. 24, r. 34.

23 août.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* rappel des restrictions sur la vitesse dans le prolongement Shedo partant de Leslie, au mille 66.2 jusqu'à Wynyard, mille 89.0.

24 août.—Inspection des lignes du Grand-Tronc-Pacifique, et du tramway électrique de Fort-William, *re* enclenchements de l'avenue Syndicate.

24 août.—Inspection de la ligne du Maine-Central, *re* passages publics à Saint-Isidore, P.Q.

25 août.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc, *re* passages publics à Dixville, P.Q.

25 août.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord *re* mauvais état des rails entre Drumheller et Munson.

25 août.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord *re* mauvais passage, section 28-13-18, et section 29-30-19, ouest du 4e méridien.

26 août.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord-Québec, embranchement Montfort, *re* clôturage.

27 août.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* passage public dans la ville de Mont-Laurier, P.Q.

30 août.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne du Canadien-Nord entre Laird et Calton.

30 août.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne du Canadien-Nord entre Titchfield et Dumblane.

30 août.—Inspection du pont à Little-Joggins, N.-E., ligne du *Dominion-Atlantic.*

31 août.—Inspection des ponts du *Dominion-Atlantic* à Weymouth et Windsor, N.-E.

31 août.—Inspection du croisement des rails de la *Steel Company of Canada,* sur la Ligne-de-Base entre la concession "Broken Front" et la première concession du Township de Barton, ville de Hamilton, Ont., par le tramway de Hamilton.

31 août.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique de l'embranchement Battleford des lignes secondaires du Grand-Tronc-Pacifique, du mille 0 au mille 48·5, *re* exemption de clôturage.

31 août.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne du *Canadian Northern,* de Canora pour raccorder avec l'embranchement Thunderhill, près de Sturgis.

31 août.—Inspection *re* demi-enclenchement où l'embranchement Oak-Point du *Canadian-Northern* traverse la voie de la *Suburban Rapid Transit Co.,* (Tramway électrique de Winnipeg), avenue Portage, à Westside.

31 août.—Inspection de la ligne de l'embranchement Moosejaw-Nord-Ouest du Pacifique-Canadien, *re* plainte de Joseph Gilmore, de la municipalité de Caron, touchant une diversion de chemin public passant au mille 8·5.

2 septembre.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord sur plainte de James McCulloch, *re* tunnel près d'Aldersyde.

3 septembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* passage public demandé par la municipalité de Papineauville, P. Q.

3 septembre.—Inspection de la ligne de l'embranchement Tofield-Calgary du Grand-Tronc-Pacifique, *re* ponceau trop petit pour drainer le lac Delburne.

8 septembre.—Inspection des clôtures du Pacifique-Canadien, *re* plainte de A. F. Stewart, de Folger, Ont.

8 septembre.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne du Canadien-Nord, subdivision Grosse-Isle, entre Inwood et Hodgson, distance de cinquante milles.

9 septembre.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord près de Drumheller, *re* passage de ferme de H. Rosoman, Ferme Dingle Bell, quarte-section sud-est de 31-29-20, ouest du 4e méridien.

10 septembre.—Inspection du pont de la rue King, Hamilton, Ont.

13 septembre.—Inspection d'un passage de l'embranchement Regina, Prince-Albert du Canadien-Nord.

13 septembre.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne nord occidentale de l'embranchement North-Battleford du Canadien-Nord, partant d'Edam, mille 38, à Turtleford, mille 57.

13 septembre.—Inspection *re* trafic de voiture de l'embranchement Oakland du Canadien-Nord, du mille 42 à l'extrémité de la voie.

14 septembre.—Inspection de la ligne des compagnies d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, *re* rappel de l'obligation de la compagnie de construire et d'entretenir des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux sur son embranchement Biggar-Calgary, du mille 0 au mille 104, Sask.

14 septembre.—Inspection du pont-chevalet passant la rivière Cascapédia, près de Cascapédia, P. Q., ligne du Québec-Oriental.

15 septembre.—Inspection de la ligne *Atlantic Quebec and Western, re* passage de route dans la municipalité de Cape-Cove, Cape-Cove, P. Q.

15 septembre.—Inspection de la ligne du Canadien-Nord au mille 384, près de Calgary, *re* chemin public où s'est produit un accident.

15 septembre.—Inspection d'un ponceau de l'*Atlantic, Quebec and Western, re* plainte de N. Fahey, Petit-Pabos, P. Q.

16 septembre.—Inspection de *l'Atlantic, Quebec and Western,* entre Carlisle et Gaspé.

16 septembre.—Inspection de la ligne du Quebec-Oriental, de Métapédia à Carlisle.

17 septembre.—Inspection de la ligne du chemin de fer de Témiscouata, *re* passage public pour la municipalité de Notre-Dame-du-Lac. P.Q.

17 septembre.—Inspection pour autorisation du voiturage des marchandises sur l'embranchement Coronation-Nord-Ouest du Pacifique-Canadien, mille 0 au mille 18.6.

20 septembre.—Inspection, *re* minage de la *Cardiq Coal Co.,* sous le tracé du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British-Columbia,* à Morinville.

20 septembre.—Inspection, *re* minage de la *Cardiff Coal Co.,* sous le tracé du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British-Columbia.*

17 septembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern* entre Wroxton-Junction, mille 0, à Yorkton, mille 25.2

20 septembre.—Inspection de la ligne de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, *re* requête du village de Fort-Qu'Appelle.

20 septembre.—Inspection *re* enclenchement de la rue Frederic, Fort-William, Ont.

21 septembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, entre le mille 1044 et le mille 1281, à l'ouest de Winnipeg, *re* exemption de clôturage.

22 septembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, *re* plainte de M. Fraculle sur l'état de l'avenue Empire sur sa propriété, Fort-William, Ont.

23 septembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* évitement Juniper.

24 septembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à l'est de Prince-Rupert, du mille 164 au mille 467, *re* exemption de clôturage.

24 septembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Prince Rupert et Prince-George, et Prince-George et McBride, *re* état des rails.

25 septembre.—Inspection de la ligne de l'embranchement houiller Alberta de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, du mille 0 au mille 56·4, *re* exemption de clôturage.

28 septembre.—Inspection de la ligne subdivisionnaire Stirling du Pacifique-Canadien, à l'est de Foremost jusqu'au mille 71·6, pour le voiturage temporaire des marchandises.

28 septembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* plainte de James Abbott, d'Elphinstone, Man., touchant les clôtures et les garde-bestiaux sur sa ferme, section 13-18-21, ouest du 1er méridien.

29 septembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* plainte de J. J. W. Bell, de Régina, sur l'état des clôtures et des barrières sur sa quarte-section sud-ouest de 33-16-21.

29 septembre.—Inspection de la ligne du *Montreal and Southern Counties Railway, re* pavage des rues à Saint-Lambert, P.Q.

30 septembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* municipalité de Fort-Garry, qui veut prolonger l'avenue Clarence au delà des rails.

30 septembre.—Inspection de la voie de raccordement à Oshawa, Ont.

30 septembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, à Balsam, Ont, *re* plaintes sur le drainage.

1er octobre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien traversant la propriété de J. McNeill, demi-lot ouest 11, concession 8, township d'Eldon, touchant la plainte de M. McNeill sur le drainage.

1er octobre.—Inspection pour ouverture du trafic de la ligne du *Canadian-Northern* de Saint-Albert à la passe Tête-Jaune (Yellowhead).

4 octobre.—Inspection *re* enclenchement aux rues Frederica et Edward, Fort-William, Ont.

5 octobre.—Inspection du pont du Pacifique-Canadien sur la route et le passage demandé par la municipalité de Saint-Pie, P.Q.

8 octobre.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Lake Erie and Northern, re* passage de la ligne entre les concessions 2 et 3 du township de South-Dumfries.

8 octobre.—Inspection des lignes du chemin de fer Mount-McKay et Kakabeka-Falls et du Grand-Tronc-Pacifique à la rue Yonge et à la rue Montréal, à Fort-William, Ont.

8 octobre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement de la ligne du Sault du Pacifique-Canadien et de l'embranchement Bienfait du *Canadian-Northern* dans le quart nord-ouest de la section 13-2-8, à l'ouest du 2e méridien.

8 octobre.—Inspection pour ouverture au trafic de la voie du *Canadian-Northern-Ontario,* de Pembroke à Capreol, et des passages à niveau dans le township de Chisholm, Ont.

8 octobre.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Canadian-Northern re* les plaintes de messieurs Bryce et Curry, d'Estevan, Sask.

8 octobre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* la voie privée conduisant aux ateliers de la Ford-Motor Company, à Winnipeg, Man.

8 octobre.—Inspection pour ouverture au trafic de la voie du *Canadian-Northern-* de Pembroke à Capreol, et des passages à niveau dans le township de Chisholm, Ont.

9 octobre.—Inspection pour ouverture au trafic du pont du Pacifique-Canadien situé au mille 100·4, subdivision de Portal.

9 octobre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien touchant la plainte de la municipalité rurale de Walpole, Sask., relativement à l'état du passage à niveau entre les sections 4 et 9-11-33-1, sur l'embranchement Reston-Wolseley.

9 octobre.—Inspection de l'embranchement Cutknife du Grand-Tronc-Pacifique entre Battleford et le mille 50.

12 octobre.—Inspection de la voie du Grand-Tronc-Pacifique, *re* clôturage près de Viking dans la section 35-47-13, et aussi *re* clôturage près de Hinton, Alta., du mille 967 au mille 985.

13 octobre.—Inspection des voies d'aiguillage commun entre les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien dans le voisinage de l'élévateur "Globe", à Calgary.

13 octobre.—Inspection de la voie du Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Cutknife, relativement à la construction et l'entretien des clôtures et des garde-bestiaux du mille 0 au mille 33·6.

14 octobre.—Inspection du passage à niveau projeté sur la voie du Grand-Tronc à Whitby, Ont.

14 octobre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien à Sharbot-Lake, Ont., touchant l'état des canaux d'égout le long de la voie.

15 octobre.—Inspection du *Canadian-Northern* à Dwyer-Hill, Ont., *re* la plainte de Wm McCoy au sujet du drainage.

15 octobre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern,* subdivision de Bird's-Hill, entre Bird's-Hill et Grand-Marais, une distance de 50 milles.

15 octobre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien touchant la plainte de la municipalité rurale d'Elcapo, Sask., contre l'état dangereux du premier passage à niveau à l'ouest de la station d'Oakshells, entre les sections 33 et 34-16-6, à l'ouest de 2e méridien.

16 octobre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern* touchant la plainte de la municipalité rurale de Stuartburn au sujet du clôturage du coté nord de la voie de Vita à Galiento.

20 octobre.—Inspection de la voie du Grand-Tronc-Pacifique *re* le ponceau à l'ouest d'Entwistle.

20 octobre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern* à Detlor, Ont., touchant la plainte de P. A. Bradshaw relativement au clôturage de la voie.

21 octobre.—Inspection de la voie du Grand-Tronc *re* le croisement de la route London & Chatham à Thamesville, Ont.

23 octobre.—Inspection de la voie principale du Pacifique-Canadien *re* le détournement du passage à niveau entre les sections 24 et 25-5-2-12, à l'ouest du méridien principal, près du mille 87·2.

28 octobre.—Inspection de la voie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean à Québec et à Chicoutimi.

29 octobre.—Inspection du passage inférieur de la rue Division, à Cobourg, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

29 octobre.—Inspection du passage inférieur près de Harrowsmith, sur la ligne du *Canadian-Northern-Ontario,* et du drainage au chemin de Perth.

30 octobre.—Inspection du tracé projeté de la conduite à eau en acier de 51 pouces, à travers le parc de la rue Broad du Pacifique-Canadien, à Ottawa, Ont.

1er novembre.—Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement du *Canadian-Northern,* de Blaine-Lake à Denholm, une distance de 52 milles.

2 novembre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern,* de Bienfait, mille 16·3, au mille 24·9, soit une distance de 8·6 milles.

2 novembre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern,* d'Elrose à Eston, soit une distance de 35 milles.

3 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, à Joliette, *re* une plainte au sujet du drainage.

4 novembre.—Inspection du passage à niveau à Côteau, Qué., sur la voie du Grand-Tronc *re* la protection à accorder.

4 novembre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern,* au sud de MacLeod, *re* le clôturage du quart sud-est de la section 21-7-25, à l'ouest du 4e méridien.

5 novembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien, *re* le passage à niveau de la rue Cardinal, dans le village de Prelate, Saskatchewan.

5 novembre.—Inspection de l'embranchement de Gypsumville du *Canadian-Northern, re* le passage à niveau au mille 91.

6 novembre.—Inspection du passage inférieur de la rue Victoria, à North-Battleford, Sask., sur la ligne du *Canadian-Northern.*

10 novembre.—Inspection de la clôture le long de la voie du Pacifique-Canadien (chemin de fer Kettle-Valley), de Midway à Merritt.

11 novembre.—Inspection de l'embranchement Coalment-Otter du chemin de fer *Vancouver, Victoria & Eastern, re* l'exemption concernant la construction des clôtures.

12 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, subdivision de la frontière, *re* détournement de la voie et tunnel, au mille 40·4.

12 novembre.—Inspection pour ouverture au trafic de la voie du *Canadian-Northern,* subdivision de Gravelbourg, du mille 30 à Gravelbourg, soit une distance de 49 milles.

12 novembre.—Inspection du chemin de fer *Mount-McKay* et *Kakabeka-Falls* et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique aux rues Yonge et Montréal, à Fort-William, Ont.

13 novembre.—Inspection touchant la plainte de la municipalité rurale de Cameron, Man., relativement à l'état du pont et des approches reliant les sections 9 et 10-6-23, à l'ouest du 1er méridien, sur la voie du *Canadian-Northern.*

13 novembre.—Inspection *re* la plainte de M. E. L. Aizsier, du chemin de fer *Calgary & Edmonton* contre le Pacifique-Canadien.

14 novembre.—Inspection du passage à niveau sur la voie du chemin de fer *Elgin & Havelock,* à Fairville, N.-E.

15 novembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement installé aux rues Frederica et Edward, à Fort-William, Ont.

15 novembre.—Inspection du pont du Pacifique-Canadien situé au mille 3·5, subdivision d'Outlook, division de Saskatoon.

16 novembre.—Inspection de la voie privée du Grand-Tronc-Pacifique traversant la voie principale du Pacifique-Canadien pour atteindre la cour à bestiaux Union, près de Winnipeg, Man.

16 novembre.—Inspection du ponceau à Ailsa-Craig, Ont., sur la voie du Grand-Tronc, *re* la plainte de A. E. Rosser.

16 novembre.—Inspection du Pacifique-Canadien *re* le passage de ferme de James Gracey, à Shelburne, Ont.

17 novembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc *re* le passage inférieur de la rue Main, à Coaticook, Qué.

18 novembre.—Inspection pour ouverture temporaire au trafic de la voie du *Canadian-Northern,* de Yorkton à l'extrémité de la voie, soit une distance de 16 milles.

18 novembre.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Brockville & Westport.*

18 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien *re* l'état de la voie de la subdivision Crowsnest à l'est de Cowley.

19 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien à Winchester, Ont., *re* la plainte de H. Parker et de J. E. Hutt, relativement au drainage.

22 novembre.—Inspection pour ouverture au trafic de la voie du *Canadian-Northern-Ontario,* d'Ottawa à Pembroke.

23 novembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* la plainte de messieurs Trimble et Richardson, de Vègreville, Alta, au sujet du passage à bestiaux sous le pont situé au mille 757·7 et 755·6.

24 novembre.—Inspection des ponceaux sur la ligne du Grand-Tronc *re* la plainte de R. H. Johnson, d'Omenee, Ont., au sujet du drainage.

26 novembre.—Inspection de la partie de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique qui traverse la municipalité rurale de Caron, n° 162, Sask., au sujet des passages à niveau à l'est et au nord de la section 9, township 18, rang 28, à l'ouest du 2e méridien.

26 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien traversant la propriété de A. Buckley, Farham, Ont., *re* le drainage.

29 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, *re* la plainte de M. H. H. Perry, d'Ernfold, Sask., touchant les mauvaises clôtures et la neige que l'on laisse couvrir ces clôtures dans le voisinage du mille 70, à l'ouest de Moosejaw.

29 novembre.—Inspection de la ligne principale du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current, *re* le passage à niveau situé au mille 62·5 à l'ouest de Moosejaw.

30 novembre.—Inspection de la voie du Grand-Tronc-Pacifique, *re* le clôturage aux environs de Viking dans la section 35-47-13, à l'ouest du 4e méridien; et aussi le clôturage de la voie près de Hinton, Alta, du mille 967 au mille 985.

30 novembre.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien à Hartley, Ont., *re* la plainte de John McEachren touchant les fossés le long de la voie.

30 novembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement installé à Guelph, Ont., au croisement de la voie du chemin de fer *Toronto Suburban* et de la voie du Pacifique-Canadien.

2 décembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien *re* le passage à niveau à Deschambault, Qué.

2 décembre.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern* à Deschambault, Qué., *re* les fossés le long de la voie.

3 décembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, Qué., *re* les fossés le long de la voie.

3 décembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien *re* le passage à niveau de la rue Talbot, à Winnipeg, Man.

3 décembre.—Inspection du prolongement Goose-Lake du *Canadian-Northern, re* détournement d'une route au mille 107·7, sur le quart nord-est de la section 33, township 28, rang 20, à l'ouest du 3e méridien.

6 décembre.—Inspection de la voie privée conduisant à l'élévateur du gouvernement à Moosejaw, Sask.

7 décembre.—Inspection du croisement du Pacifique-Canadien, voie privée de J. Y. Griffin, avec le chemin de fer électrique de Winnipeg à l'avenue Talbot, Elmwood.

7 décembre.—Inspection pour ouverture au trafic du chemin de fer *Montreal and Southern Counties,* de Saint-Césaire à Granby, Qué.

9 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* la plainte de M. Hillar Zackarias de Sandy-Lake, Man., touchant le manque de clôture sur le quart nord-est de la section 3-18-20, à l'ouest du méridien principal.

9 décembre.—Inspection *re* l'installation d'une sonnerie automatique à l'avenue Ottawa, Edmonton, Alta.

9 décembre.—Inspection des signaux d'enclenchement au croisement des voies du Pacifique-Canadien et du *Canadian-Northern* à Emerson, Man.

9 décembre.—Inspection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à Kitwangar, C.-B., *re* passage à niveau près de la station.

14 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* le changement de l'emplacement de la station à Saint-Hermas.

15 décembre.—Inspection pour ouverture au trafic du chemin de fer *Lake Erie and Northern*, de la ville de Galt à la ville de Brantford, soit une distance de 21·13 milles.

15 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern* à Drumheller, *re* l'exploitation de la mine de la *Premier Coal Company* sur la voie privée de l'*Alberta Block Coal Company.*

15 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* l'emplacement de la station à Saint-Eustache, Qué.

16 décembre.—Inspection du croisement projeté des voies du chemin de fer électrique de London à la rue Richmond par le chemin de fer Port-Stanley.

17 décembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien *re* le passage à niveau sur le quart sud-est de la section 6-13-20, à l'ouest du 3e méridien, au mille 46·2, subdivision de Medicine-Hat.

18 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* la plainte de M. Hillar Zacharius, Sandy-Lake, Man., touchant le manque de clôture sur le quart sud-est de la section 3-18-20, à l'ouest du méridien principal.

20 décembre.—Inspection de l'embranchement Calgary-Tofield du Grand-Tronc-Pacifique *re* la plainte d'Edwin Greenwood, de Lousana, touchant le manque de clôture le long de la voie.

21 décembre.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* la réclamation de Wm Bell, demandant compensation pour le terrain n° 44, bloc D, plan 680, cité de Winnipeg, Man.

4 janvier.—Inspection des passages à niveau du chemin de fer Niagara, St. Catharines et Toronto.

5 janvier.—Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement Niagara-on-the-Lake du *Canadian-Northern-Ontario.*

6 janvier.—Inspection du croisement du Grand-Tronc avec la route Toronto-Hamilton à Burlington, Ont.

7 janvier.—Inspection de la ligne principale du Pacifique-Canadien *re* l'établissement d'un passage à niveau à 900 pieds à l'est de la station de Pasque pour remplacer celui qui se trouvait à 700 pieds à l'est de la station, sur le quart sud-est de la section 28-16-25, à l'ouest du 2e méridien.

7 janvier.—Inspection du croisement de la voie du Pacifique-Canadien avec celle du chemin de fer électrique de Winnipeg à l'avenue Portage.

7 janvier.—Inspection de la voie du *Canadian-Northern,* subdivision de Kindersley, une distance de 126 milles.

8 janvier.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien *re* l'abrogation de l'ordre obligeant les trains à circuler lentement au passage à niveau situé à un demi-mille de Binscarth, Man.

8 janvier.—Inspection de la ligne du *Canadian-Northern, re* les passages à niveau dans la municipalité de Whitehead.

10 janvier.—Inspection de l'appareil d'enclenchement de Kingston installé au croisement des voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

11 janvier.—Inspection des passages à niveau des rues Mary et James à Belleville, Ont.

18 janvier.—Inspection du croisement du Pacifique-Canadien, branchement J. H. Griffin, avec compagnie de Tramways de Winnipeg, avenue Talbot, Elmwood.

18 janvier.—Inspection de la ligne du *Canadian Northern* dans Québec.

20 janvier.—Inspection des appareils d'enclenchement à Kingston, au croisement du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

21 janvier.—Inspection de la voie du *Canadian Northern Ontario* entre Toronto et Ottawa.

25 janvier.—Inspection de l'élévation projetée de la voie du Grand-Tronc à Montréal.

27 janvier.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien, subdivision des Laurentides, comme suite à réclamation de Honoré Achim, de Nominingue, Qué.

3 février.—Inspection d'emplacement du branchement du Pacifique-Canadien pour la *Rigaud Granite Co.,* à Rigaud, Qué.

4 février.—Inspection de la ligne du *Vitatique, Vancouver Eastern* à False-Creek,

9 février.—Inspection du pont au-dessus de la voie du Pacifique-Canadien, 8e avenue, Moosejaw.

9 février.—Inspection du croisement du Canadien-Pacifique, branchement J. H. Griffin, avec compagnie de Tramways de Winnipeg, avenue Talbot, Elmwood.

9 février.—Inspection du passage aérien des voies du Grand-Tronc et du *Canadian Northern,* rue Bloor, Toronto.

9 février.—Inspection concernant l'ouverture au trafic de la revision de l'*Algoma Central & Hudson Bay,* à Bellevue, Ont., et du viaduc et pont de Bellevue, 150·60.

12 février.—Inspection du branchement menant à l'élévateur de l'Etat, de l'embranchement *Canadian Northern Goose Lake* et Grand-Tronc-Pacifique.

12 février.—Inspection de la ligne du *Canadian Northern Ontario,* de Sudbury à Toronto.

12 février.—Inspection de l'emplacement du passage sur embranchement Stobie du Pacifique-Canadien, dans le township de McKim.

15 février.—Inspection du *Canadian Northern Ontario,* près de Grahams-Bridge, au sujet de passage à niveau, township de Westmeath, Ont.

21 février.—Inspection de la ligne du Midland, au sujet de réclamation de Jos. Rinn, Elm-Creek, Man., pour négligence d'ériger clôtures au quart nord-ouest de section 32 et moitié nord du quart sud-ouest; en outre, au quart nord-est de section 31 et moitié du quart sud-est.

23 février.—Inspection de la ligne du *Canadian Northern* (embranchement Wroxton Westerly) traversant l'embranchement Minnedosa-Saskatoon du Canadien-Pacifique.

24 février.—Inspection du passage Canifton-Road sur la ligne du Grand-Tronc.

24 février.—Inspection du passage de ferme projeté pour M. Gay, sur la ligne du Grand-Tronc, township de Sidney.

25 février.—Inspection du *Canadian Northern Ontario,* d'Ottawa à Sydenham, au sujet de la condition de la voie.

25 février.—Inspection pour diversion de voie à la borne 107·7, sur prolongement Goose-Lake du *Canadian-Northern,* quart nord-est de section 33, t. 28, r. 20, ouest 3e méridien.

29 février.—Inspection des embranchements du *Canadian-Northern* dans la province de Québec.

2 mars. — Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du *Temiskaming & Northern Ontario* et du *Canadian-Northern-Ontario,* à North-Bay, Ont.

3 mars. — Inspection de prolongement de la rue Pitt à Glen-Robertson, Ont., sur le Grand-Tronc.

8 mars.—Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien à Calgary, à l'est de Elbow-River, au sujet de dégagement des branchements.

9 mars. — Inspection de l'ouverture de la rue Leland, West-Hamilton, Ont., au passage à niveau sur le *Toronto, Hamilton & Buffalo.*

11 mars. — Inspection d'emplacement du branchement de la *Rigaud Granite Company* à Rigaud, Qué.

11 mars. — Inspection du passage de ferme sur le *Canadian-Northern,* section 7-20-28, à l'ouest du 4e méridien.

18 mars. — Inspection de la ligne du Pacifique-Canadien, ligne Winnipeg-Beach, au sujet de ponceau situé immédiatement au sud de la station Riverton, section 20-24-4 est.

21 mars. — Inspection du *Canadian-Northern,* près de Swan-River, Man., au sujet de passage particulier pour T. Boughen, section sud-ouest 10-37-27, ouest 1er méridien.

22 mars. — Inspection du *Great-Northern,* près de Tulameen, C.-B., entre milles 222 et 223, au sujet de réclamation Fremled concernant état défectueux de clôture.

24 mars. — Inspection du Pacifique-Canadien au sujet de passage à niveau à Revelstoke.

24 mars. — Inspection de conditions causées par inondation à Belleville aux ponts du Pacifique-Canadien et du *Canadian-Northern.*

24 mars. — Inspection du *Canadian-Northern* au sujet de clôtures aux environs de la ferme de Jas Vandall, Bedford, Man.

24 mars. — Inspection du pont traversant la grande route à 1 mille à l'ouest de Dubarton, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

25 mars. — Inspection concernant le percement et l'établissement de la rue Cumming, Fort-William, Ont., comme grande route traversant le *Canadian-Northern.*

27 mars. — Inspection du pont à bascule du Pacifique-Canadien sur la rivière Kaministiquia, Fort-William, Ont., concernant le mouvement des piétons et des camions.

27 mars. — Inspection des embranchements du *Canadian-Northern* dans la province de Québec.

28 mars. — Inspection du branchement conduisant du Grand-Tronc-Pacifique à la *Canada Cement Company,* et traversant le *Canadian-Northern* à Saint-James.

28 mars. — Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, pour nivellement de la voie sur le côté nord de False-Creek, Vancouver.

29 mars. — Inspection du Pacifique-Canadien subdivision Cascade, au sujet de réclamation Trites pour barrière à ponceau, mille 63.2.

29 mars. — Inspection d'appareil d'enclenchement à Hamilton, Ont.

30 mars. — Inspection du Pacifique-Canadien, subdivision Cascade, au sujet de passage à niveau entre Hope et Yale, C.-B.

30 mars. — Inspection du Pacifique-Canadien pour barrières à l'avenue Talbot, Winnipeg, Man.

31 mars. — Inspection concernant ouverture au trafic du pont du Pacifique-Canadien, 9me avenue, Broadview, Man.

31 mars. — Inspection du Pacifique-Canadien au sujet de réclamation R. McKee. pour drainage à Eldon, Ont.

ANNEXE F.

OTTAWA, 31 juillet 1916.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, pour le 11e rapport annuel de la Commission, un résumé de nos opérations durant l'année expirée le 31 mars 1916.

INVESTIGATIONS AU SUJET D'ACCIDENTS ACCOMPAGNÉS DE BLESSURES OU DE PERTES DE VIES.

Durant l'année, il a été fait rapport à la Commission, de 1,336 accidents, ayant causé la mort de 337 personnes et blessé 1,125 personnes, par les diverses compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction. Voir, pour les détails, les relevés 1, 3 et 4.

Sur ce total de 1,336 accidents, nous avons tenu des enquêtes au sujet de 473 accidents, ayant causé la mort de 171 personnes et blessé 491 personnes. Les relevés 7, 8 et 9 donnent les détails concernant les investigations au sujet de déraillements, collisions et accidents de passages à niveau, et couvrant 173 accidents. Les autres 300 accidents sont répartis sous les divers en-têtes apparaissant dans les relevés 3 et 4.

On a fait remarquer que sur ce total, de 337 personnes tuées et 1,125 personnes blessées, il y a eu 143 contrevenants (trespassers) tués et 102 blessés. Mention de cela est faite dans le relevé 14.

En parcourant les relevés 2, 5 et 6, on voit que le nombre des tués est le même que l'année précédente, soit 337. Bien qu'il y ait eu une augmentation de 9 voyageurs tués et une augmentation de 21 employés tués, cela est compensé par la diminution des "autres" tués, soit 30. En ce qui concerne le chiffre des blessés, on voit qu'il y a diminution de 338, comparativement à l'année précédente, se répartissant en 99 voyageurs, 85 employés et 54 "autres."

On attire l'attention sur les exposés des accidents de passages à niveau survenus depuis cinq ans, et apparaissant dans le relevé n° 13 (*a*) et (*b*). On remarquera qu'il y a eu en tout 524 accidents, où 242 personnes ont trouvé la mort et 417 personnes ont été blessées. Il s'est produit 129 accidents aux passages protégés, ayant tué 59 personnes et blessé 95 personnes. Aux passages non protégés, il y a eu 395 accident, où 183 personnes ont trouvé la mort et 322 personnes ont été blessées. Les 15 accidents où se sont trouvées des automobiles aux passages protégés donnent 9 personnes tuées et 13 blessées, soit 2 tués et 4 blessés aux passages protégés par des barrières, 3 tués et 4 blessés aux passages protégés par des gardiens et 6 tués et 5 blessés aux passages protégés par des sonneries. En 1912, il ne s'est produit aucun accident d'automobile aux passages protégés, mais en 1913 il y a eu 3 personnes tuées, en 1914 il y a eu 3 personnes tuées et 4 blessées, en 1915 il y a eu 2 personnes tuées et 2 blessées, et en 1916 il y a eu 6 personnes tuées et 4 blessées. L'accident le plus grave d'automobile s'est produit à un passage protégé par une sonnerie automatique, cet accident ayant causé la mort de 4 personnes et une autre personne ayant reçu des blessures graves.

Les relevés n[os] 3, 4, 9 et 10 donnent tous les détails au sujet des accidents survenus l'année dernière.

En ce qui concerne les mesures de protection prises l'année dernière aux passages à niveau des grandes routes, voir les relevés n[os] 11 et 12.

Tandis que nous sommes à discourir de ces accidents particuliers, il peut être à propos de faire remarquer que plusieurs accidents ayant eu des résultats fatals se sont produits à des passages à niveau coupés par une double voie de chemin de fer. En

certains cas, les accidents sont survenus à des passages protégés. Ces accidents se sont tous produits, alors que les personnes, après avoir été arrêtées par un train allant, disons à l'est, s'aventuraient immédiatement sur les voies et étaient frappées par un train allant dans une direction opposée. Tous ceux qui se trouvent avoir à traverser de semblables passages devraient toujours exercer la vigilance nécessaire, et s'assurer qu'aucun train ne vient d'une direction opposée.

INSPECTION DES APPAREILS DE SÛRETÉ SUR LES WAGONS DE MARCHANDISES.

L'ordonnance générale de la Commission n° 102 pourvoit à cela. Les détails des opérations de l'année sont exposés dans les relevés n°s 17, 18 et 19 (*a*) et (*b*).

INSPECTION DES CHAUDIÈRES DE LOCOMOTIVES, ET APPAREILS DE SÛRETÉ ET PROTECTION CONTRE LE FEU.

Tout cela fait l'objet des ordonnances générales de la Commission n°s 78, 102 et 107. Durant l'année les inspecteurs ont inspecté près de 7,500 locomotives et ont fait rapport à ces divers égards. Une attention toute spéciale est donnée à ces inspections, ainsi qu'en témoigne le fait qu'environ 55,000 rapports, ayant trait à des inspections mensuelles et annuelles, ont été soumis à la Commission. Les registres démontrent qu'il ne s'est produit aucun accident de conséquence, durant l'année, dans la mesure où il peut s'agir de chaudière de locomotives et de leurs accessoires.

INSPECTION DU MATÉRIEL DE VOYAGEURS ET DES BÂTIMENTS DE GARES.

Une inspection systématique des wagons, des bâtiments et des locaux des gares s'est poursuivie durant l'année, pour s'assurer de leurs conditions de sûreté, d'accommodation, de propreté, etc. A ces divers égards, beaucoup de choses ont été portées à l'attention des officiers compétents.

DEMANDES ET RÉCLAMATIONS AU SUJET DU SERVICE DES TRAINS ET DES GARES.

Une grande partie du travail du département est absorbée par les demandes et réclamations au sujet du service des trains et des gares. Il y a plusieurs centaines de ces demandes et réclamations énumérées dans une autre annexe, préparée par le département du secrétaire.

Il peut être à propos de faire observer qu'une grande partie du travail qui devrait relever du chef s'est rattachée au mouvement du grain de l'Ouest en 1915, ce qui a entraîné beaucoup de déplacements, de discussions et de correspondance avec les différents chemins de fer, élévateurs, et avec les cultivateurs, etc.

Il s'est fait beaucoup de travail en janvier, février et mars, pour ce qui se rattachait à la disette de combustible dans les provinces des prairies. Les difficultés de transport furent alors considérablement aggravées par le froid rigoureux et le mauvais temps qui paralysèrent plusieurs embranchements durant plusieurs semaines.

Les employés du département ont dû donner à ces deux sujets presque tout leur temps depuis novembre jusqu'à mars.

En manière de conclusion, je puis ici ajouter qu'afin d'accomplir tout ce que je viens d'énumérer d'une façon sommaire, les employés du département durent faire des voyages représentant un chiffre global de 325,000 milles.

Votre bien dévoué

GEORGE SPENCER,
Chef du service d'exploitation.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 1—Indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1916.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	5	45	39	182	78	69	122	296
Pacifique-Canadien	8	27	56	91	66	62	130	180
Canadian-Northern	1	10	7	93	14	24	22	127
Toronto, Hamilton and Buffalo	1	...	...	48	5	3	6	51
Michigan-Central	...	2	5	202	6	7	11	211
Père-Marquette	...	...	1	14	1	1	2	15
Grand-Tronc-Pacifique	...	...	3	28	1	...	4	28
Canadian-Northern, Québec	...	6	...	47	5	9	5	62
Québec et Lac St-Jean	...	5	...	3	...	1	...	9
St. Lawrence and Adirondack	...	7	...	5	...	4	...	16
Quebec, Montreal and Southern	...	2	...	2	...	2	...	6
Algoma Central and Hudson Bay	1	...	1	1	1	1	3	2
Témiscouata	...	...	...	...	1	...	1	...
Têtes de ligne conjointes Winnipeg	...	...	3	1	...	...	3	1
Canadian-Northern, Ontario	...	3	...	13	4	2	4	18
Québec-Oriental	...	...	...	...	...	1	...	1
Niagara, St-Catharines et Toronto	...	...	...	3	2	...	2	3
Vermont-Central	...	...	...	...	...	1	...	1
Montreal and Southern Counties	1	28	...	3	...	...	1	31
Ottawa and New York	...	...	...	2	2	2	2	4
Morrissey, Fernie and Michel	...	...	...	1	...	1	...	2
Halifax and Southwestern	...	1	2	5	...	1	2	7
Wabash	...	...	1	13	8	...	9	13
Boston and Maine	...	...	1	2	...	...	1	2
Windsor, Essex and Lake Shore	...	1	1	...	...	...	1	1
Midland	...	...	...	1	...	...	...	1
Vancouver, Victoria and Eastern	...	2	...	25	...	4	...	31
Dominion Atlantic	...	...	...	...	3	...	3	...
Grand-Nord	...	...	...	1	...	...	...	1
Esquimalt and Nanaimo	...	1	...	1	1	1	1	3
Maine Central	...	...	...	1	1	...	1	1
London and Port Stanley	...	...	...	...	1	1	1	1
	17	140	120	788	200	197	337	1125

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 2—Etat comparatif indiquant les personnes tuées et blessées dans les années finissant le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916.

—	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
" " 31 mars 1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
Augmentation sur 1915	9	...	21	...	...	...	...	...
Diminution sur 1915	...	99	...	85	30	54	...	238

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 3—Indiquant séparément le nombre des voyageurs, des employés et des autres personnes tuées et blessées, et la nature des accidents, pendant l'année expirée le 31 mars 1916.

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	.	20	6	34	....	1	6	55
Tamponnement par l'avant	2	1	2	4	....	....	4	5
Tamponnement par l'arrière	....	43	11	32	...	1	11	76
Tamponnement dans une cour	....	4	23	27	3	....	26	31
Collision avec des wagons sur la voie principale	....	....	1	....	....	....	1	....
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	....	1	....	2	....	....	....	3
Tamponnement à un passage à niveau	....	....	....	....	....	1	....	1
Passage à niveau protégé par des barrières	....	..	....	...	3	4	3	4
Passage à niveau protégé par une cloche	....	....	....	....	9	8	9	8
Passage à niveau protégé par un gardien	....	....	...	....	2	5	2	5
Passage à niveau non protégé	. .	...	3	4	28	53	31	57
Passage particulier	....	....	....	....	3	2	3	2
Empiètement sur	....	.	3	7	140	95	143	102
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	....	...	1	49	....	1	1	50
Non classifiés	3	26	8	169	3	17	14	212
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	....	....	5	39	..	....	5	39
Travaillant sur la voie ou sur un pont	....	....	1	58	....	....	1	58
Tombés hors d'un wag. d'un vélo.-auto. ou d'un vélo	....	....	....	20	....	1	....	21
Wagonnet, vélo.-auto., vélo. frappés par un train	....	....	5	3	....	..	5	3
Rampant sous les wagons	....	....	....	1	....	....	....	1
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att.	....	....	1	....	....	....	1	....
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b. d'at.	....	..	3	4	....	....	3	4
Wagons sur la voie	....	....	1	3	....	....	1	3
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	....	....	2	6	..	....	2	6
Ecrasés entre les wag., les bât. les plates-formes, etc.	....	1	2	7	..	....	2	8
Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	....	....	....	....	..
Tombés d'un train de voyageurs	1	11	..	1	....	....	1	12
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charb.	....	.	....	1	....	....	....	1
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	..	....	...	4	....	....	.	4
En travaillant à l'atelier	....	....	3	99	....	....	3	99
En voyageant sur le chasse-pierres	..	....	2	2	..	....	2	2
Pont à haut niveau	..	....	....	1	....	....	....	1
En réparant des wagons sur la voie de réparations, alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	..	....	....	....	....
Tombés du toit des wag. alors qu'ils marc. sur le tr.	....	....	5	22	....	....	5	22
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	....	....	...	3	..	...	....	3
Séparations et tamponnement de trains	....	....	....	7	....	....	....	7
Sautant hors du train en mouvement	6	22	5	14	....	2	11	38
En essayant de monter dans un train en mouvement	3	7	2	14	3	1	8	22
Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	....	...	1	....	....	....	1	....
Electrocutés	....	....	1	....	....	....	1	....
Ecrasés dans la cour par des loco. faisant l'aig. ou par d'autr. loco. ou par des wag. en mouvem.	2	4	19	36	6	2	27	42
En passant trop près de l'ext. d'un nomb. de wag.	....		....	....	....	..	....	....
Pris dans un cœur, un contre-rail, une tringle de connexion	....		...	3	....	....		3
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	..	....	....	....	....	....	....	....
Tom. hors des wag. alors qu'ils mont. d. les échelles.	....	....	2	8	....	....	2	8
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à m.	...	....	.	4	....	....	....	4
En transportant des marchandises	...	....	2	38	....	2	2	40
En transportant des matériaux, O.C.S	....	....	....	39	....	1	....	40
En construisant et en faisant des réparations	....	...	....	6	....	....	....	6
En travaillant dans une coulisse de déchargement.,	..	....	....	10	....	...	....	10
Wag. mis en mouv. lors du charg. et du décharg.	....	....	....	5	....	....	....	5
Pont tournant ouvert	....	....	....	....	....	....	....	..
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	2	....	....	....	2
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu	....	....	..	..	....	....	....	....
	17	140	120	788	200	197	337	1,125

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Tamponnement d'avant.		Tamponnement d'arrière.		Tamponnement dans la cour.		Tamponnement avec wagons isolés.		Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte.		Tamponnement à un passage à niveau.		Passage public protégé par des barrières.		Passage public protégé par une sonnerie.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	2	24	1	2	3	22	1	4				1			2	4	4	6
Pacifique-Canadien	2	6	3		5	5	22	20				1		1	1			1
Canadian-Northern	2	14		2	1	8		2										
Toronto, Hamilton & Buffalo		1															4	1
Michigan Central		2				1		4										
Père-Marquette																		
Grand-Tronc-Pacifique		1			2	2												
Canadian-Northern, Québec		2				5		1										
Québec et Lac St-Jean		3																
St. Lawrence & Adirondack																		
Quebec, Montreal & Southern																		
Algoma Central & Hudson Bay									1									
Témiscouata																		
Têtes de ligne conjointes de Winnipeg							3											
Canadian-Northern, Ontario		2		1													1	
Québec-Oriental												1						
Niagara, St-Catharines et Toronto						1												
Central-Vermont																		
Montreal & Southern Counties						31												
Ottawa & New-York																		
Morrissey, Fernie & Michel																		
Halifax & Southwestern																		
Wabash						1												
Boston & Maine																		
Windsor, Essex & Lake Shore																		
Midland																		
Vancouver, Victoria & Eastern																		
Dominion Atlantic																		
Grand-Nord																		
Esquimalt & Nanaïmo																		
Maine Central																		
London & Port Stanley																		
	6	55	4	5	11	76	26	31	1			3		1	3	4	9	8

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Passage à niveau protégé par un gardien.		Passage à niveau non protégé.		Passage particulier.		Empiètement.		Travaillant sous la locomotive.		Divers.		En attelant des wagons.		En travaillant sur la voie ou sur un pont.		Tombés d'un wagonnet-auto ou d'un vélocipède.		Wagonnet-auto ou vélocipède frappé par un train.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	3	10	15	1		57	38	1	12	4	47	2	10		7			1	
Pacifique-Canadien	1	1	10	18	2	1	52	36		1	2	14	2	9	1	3			4	2
Canadian-Northern		1	3	12		1	7	8		4	5	17		6		7		7		1
Toronto, Hamilton & Buffalo				2			1	1		2		19		1		8		1		
Michigan Central				4			6	5		21		39		4		21		5		
Père Marquette				1			1			1		2		2		1		1		
Grand-Tronc-Pacifique							1					8		3		5		2		
Canadian-Northern, Québec			2	1			3	4		2		19				2		4		
Québec et Lac St-Jean								1		1										
St. Lawrence & Adirondack								1		1		10								
Quebec, Montreal & Southern								1		2		3								
Algoma Central & Hudson Bay								1			1									
Témiscouata																				
Têtes de ligne conjointes de Winnipeg																				
Canadian-Northern, Ontario							3					7		1						
Québec Oriental								1												
Niagara, St.-Catharines et Toronto							2													
Central-Vermont				1																
Montreal & Southern Counties											1									
Ottawa & New York			1	1			1					1								
Morrissey, Fernie & Michel								1				1								
Halifax & Southwestern								1			1	2		1						
Wabash			4	1			4			3		3								
Boston & Maine												1	1							
Windsor, Essex & Lake Shore																				
Midland												1								
Vancouver, Victoria & Eastern								2				17		1		3		1		
Dominion Atlantic							3													
Grand-Nord														1						
Esquimalt & Nanaimo							1	1				1								
Maine Central							1									1				
London & Port Stanley			1	1																
	2	5	31	57	3	2	143	102	1	50	14	212	5	39	1	58		21	5	3

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	En passant sous les wagons.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Pris en passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Wagons détachés.		Frappés par l'aiguille, par tuyau d'eau, par le récepteur postal.		Ecrasés entre des wagons, d. bâtiments des piles de bois, etc.		Explosion de locomotive.		Tombés d'un train de voyageurs.		Tombés du tender en maniant du charbon.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc			1		1	3	1	2	1	4	1	3				3		
Pacifique-Canadien					2	1			1	2		3			1	9		
Canadian-Northern								1				1						
Toronto, Hamilton and Buffalo																		
Michigan Central																		
Père-Marquette																		
Grand-Tronc-Pacifique																		
Canadian-Northern, Québec																		
Québec et Lac St-Jean																		
St. Lawrence and Adirondack																		
Quebec, Montreal and Southern																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Témiscouata																		
Têtes de ligne conjointes de Winnipeg																		
Canadian-Northern, Ontario												1						1
Québec-Oriental																		
Niagara, St.-Catharines et Toronto																		
Central-Vermont																		
Montreal and Southern Counties																		
Ottawa and New York																		
Morrissey, Fernie and Michel																		
Halifax and Southwestern											1							
Wabash		1																
Boston and Maine																		
Windsor, Essex and Lake Shore																		
Midland																		
Vancouver, Victoria and Eastern																		
Dominion Atlantic																		
Grand-Nord																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Maine Central																		
London and Port Stanley																		
	....	1	1	.....	3	4	1	3	2	6	2	8	....	.....	1	12	.....	1

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Tombé d'un tender en prenant de l'eau.		Travaillant dans l'atelier.		En voyageant sur le chasse-pierre.		Ponts à haut niveau.		En réparant des wag. sur la voie de réparat. alors q. loc. l. à ébran.		Tombés du toit du train.		Tombés entre les wagons en marchant sur le toit.		Séparation et temponnement de train.		En sautant du train en marche.		Voulant monter sur train en mouvement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		1	1	13				1			2	13		1		1	4	11	4	4
Pacifique-Canadien		1	2		1	1					2	4				1	4	8	3	9
Canadian-Northern				4	1	1						2				1		4		2
Toronto, Hamilton and Buffalo				2													1	3		1
Michigan-Central				68								2				3	1	1		3
Père-Marquette				4							1									
Grand-Tronc-Pacifique																		2		
Canadian-Northern, Québec				3														2		
Québec et Lac St-Jean																		2		1
St. Lawrence and Adirondack																1		1		1
Quebec, Montreal and Southern																				
Algoma Central and Hudson Bay														1					1	
Témiscouata																				
Têtes de ligne conjointes de Winnipeg																				
Canadian-Northern, Ontario		2																1		
Québec-Oriental																				
Niagara, St-Catharines et Toronto														1						
Central Vermont																				
Montreal and Southern Counties																				
Ottawa and New York																				
Morrissey, Fernie and Michel																				
Halifax and Southwestern				2																
Wabash				1								1					1	1		1
Boston and Maine																				
Windsor, Essex and Lake Shore																		1		
Midland																				
Vancouver, Victoria and Eastern				2																
Dominion Atlantic																				
Grand-Nord																				
Esquimalt and Nanaimo																		1		
Maine Central																				
London and Port Stanley																				
	..	4	3	99	2	2	....	1	....	....	5	22	...	3	....	7	11	38	8	22

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Affouillement.		Pont qui a cédé ou qui a été incendié.		Electrocutés.		Ecrasés dans la cour par des locomotives, faisant l'aiguillage et autres.		En passant trop près de l'extrémité d'un nombre de wagons.		Pris dans le cœur, le contre-rail ou la tringle de connexion.		Pris alors qu'ils tournaient l'aiguille.		Tombés à bas d. wagons en montant et en descend. les échell. aux ext. d. wag. ainsi q. la latér.		Tombés en bas des wagons en appliquant les freins à main.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc							13	15							1	1		
Pacifique-Canadien							6	15							1	1		1
Canadian-Northern							3	3										1
Toronto, Hamilton & Buffalo																1		1
Michigan-Central							4	3				1				1		
Père-Marquette												1						
Grand-Tronc-Pacifique			1													1		
Canadian-Northern, Québec								2								2		
Québec et Lac St-Jean																		
St. Lawrence & Adirondack																		
Quebec, Montreal & Southern																		
Algoma Central & Hudson Bay																		
Témiscouata							1											
Têtes de ligne conjointes de Winnipeg								1										
Canadian-Northern, Ontario												1						
Québec-Oriental																		
Niagara, St-Catharines et Toronto								1										
Central-Vermont																		
Montreal & Southern Counties																		
Ottawa & New York								2										
Morrissey, Fernie & Michel																		
Halifax & Southwestern																		
Wabash																		
Boston & Maine																		1
Windsor, Essex & Lake Shore					1													
Midland																		
Vancouver, Victoria & Eastern																1		
Dominion Atlantic																		
Grand-Nord																		
Esquimalt & Nanaimo																		
Maine Central																		
London & Port Stanley																		
			1		1		27	42				3			2	8		4

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Asphyxié dans un tunnel.		En transportant des marchandises.		En chargeant et en déchargeant des matériaux au S. de Col.		En construisant et en réparant.		En travaillant dans une coulisse de déchargement.		Wag. qui se sont déplacés alors qu'on les chargeait et les déchar.		Pont tournant ouvert.		En répar. des wag. sur une voie ouver. alors qu'une loco. les a ébranlés.		La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc			2	14		7		2		1						1			122	296
Pacifique-Canadien				1		2		1								1			130	180
Canadian-Northern				5		5				6		1							22	127
Toronto, Hamilton and Buffalo				3		4													6	51
Michigan Central				3		15				1		4							11	211
Père-Marquette				1		1													2	15
Grand-Tronc-Pacifique				1		3													4	28
Canadian-Northern, Quebec				7		1		3		2									5	62
Québec et Lac St-Jean				1																9
St. Lawrence and Adirondack				1																16
Quebec, Montreal and Southern																				6
Algoma Central and Hudson Bay																			3	2
Témiscouata																			1	
Têtes de ligne conj., de Winnipeg																			3	1
Canadian-Northern, Ontario																			4	18
Québec-Oriental																				1
Niagara, St-Catharines et Toronto																			2	3
Central-Vermont																				1
Montreal and Southern Counties																			1	31
Ottawa and New York																			2	4
Morrissey, Fernie and Michel																				2
Halifax and Southwestern				1															2	7
Wabash																			9	13
Boston and Maine																			1	2
Windsor, Essex and Lake Shore																			1	1
Midland																				1
Vancouver, Victoria and Eastern				2		2														31
Dominion Atlantic																			3	
Grand-Nord																				1
Esquimalt and Nanaimo																			1	3
Maine Central																			1	1
London and Port Stanley																			1	1
			2	40		40		6		10		5				2			337	1125

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 5.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1915 au 31 mars 1916, séparément pour chaque accident en particulier.

Nature des accidents.	1915.		1916.		1916. Augmen.		1916. Diminut.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	7	82	6	55			1	27
Tamponnement par l'avant	2	46	4	5	2			41
Tamponnement par l'arrière	7	49	11	76	4	27		
Tamponnement dans une cour	3	54	26	31	23			23
Tamponnement avec des wagons sur la voie principale		2	1		1			2
Tamponnem. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte		4		3				1
Tamponnement à un passage à niveau	2	22		1			2	21
Passages à niveau protégé par des barrières	6	10	3	4			3	6
Passage à niveau protégé par cloches	2	7	9	8	7	1		
Passage à niveau protégé par gardien	2	5	2	5				
Passage à niveau non protégé	37	68	31	57			6	11
Passage particulier	3	2	3	2				
Empiètement sur	170	126	143	102			27	24
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	2	55	1	50			1	5
Non classifiés	12	208	14	212	2	4		
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	7	38	5	39		1	2	
Travaillant sur la voie ou sur un pont	3	86	1	58			2	28
Tombant d'un wagon, d'un vélocip. auto. ou d'un véloc	4	26		21			4	5
Wagon, vélocip. auto. vélocip. frappé par un train	5	9	5	3				6
Rampant sous les wagons		1		1				
Rampant entre les wagons par dessus les b. d'attelage	1	1	1					1
Frappés en passant entre les wagons et les b. d'attelage	1	4	3	4	2			
Wagons sur la voie		7	1	3	1			4
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	1	8	2	6	1			2
Ecrasés entre les wagons, les bât., la plate-forme, etc		9	2	8	2			1
Explosion de la chaudière de la locomotive								
Tombés d'un train de voyageurs	3	11	1	12		1	2	1
Tombés du tender en pelletant du charbon		6		1				5
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		7		4				3
En travaillant à l'atelier	4	98	3	99		1	1	
En voyageant sur le chasse-pierres	2	6	2	2				4
Pont à haut niveau		1		1				
En rép. d. wag. sur la voie p. l. rép. alors qu'. loc. les a ébr.		1						1
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train	4	22	5	22	1			
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	2	3		3			2	
Séparation et tomponnement de trains	1	3		7		4	1	
Sautant hors d'un train en mouvement	3	45	11	38	8			7
En essayant de monter dans un train en mouvement	2	29	8	22	6			7
Affouillement		21						21
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	1	1	1					1
Electrocutés	2		1				1	
Ecrasés dans la cour par des locomotive ou wagons	35	41	27	42		1	6	
En passant trop près de l'extrémité d'un n. de wag		2						2
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion		1		3		2		
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille		1						1
Tombés des wagons, etc	1	6	2	8	1	2		
Tombés des wagons en faisant fonct. le frein à main	1	6		4			1	2
Asphyxiés dans un tunnel								
En transportant des marchandises		21	2	40	2	19		
En transportant les matériaux, O.C.S		68		40				28
En construisant et en faisant des réparations		13		6				7
En travaillant dans une coulisse de déchargement	1	7		10		3	1	
Wagons mis en mouv. alors qu'on les charg. ou décharg		9		5				4
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés		2		2				
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu		3						3
	337	1,363	337	1,125	63	66	63	304
	337	1,125						66
		238		Diminution.				238

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé n° 6.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1915 au 31 mars 1916, pour chaque chemin de fer en particulier.

Nom de chemin de fer.	1915.		1916.		1916. Augmentation.		1916. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	129	514	122	296	....	....	7	218
Pacifique-Canadien	135	198	130	180	....	....	5	18
Canadian Northern	26	275	22	127	....	....	4	148
Toronto, Hamilton & Buffalo	4	59	6	51	2	....	....	8
Michigan Central	5	36	11	511	6	175	....	....
Père Marquette	2	55	2	15	....	....	....	40
Grand-Tronc-Pacifique	5	84	4	28	....	....	1	56
Canadian Northern Quebec	7	26	5	62	....	36	2	....
Québec et Lac St-Jean	....	1	....	9	....	8	....	....
St. Lawrence & Adirondack	2	13	....	16	....	3	2	....
Quebec, Montreal & Southern	....	2	....	6	....	4	....	....
Algoma Central & Hudson Bay	1	3	3	2	2	....	....	1
Témiscouata	....	....	1	....	1	....	....	....
Winnipeg, têtes de ligne conjointes de		2	3	1	3	....	....	1
Canadian Northern Ontario	5	19	4	18	....	....	1	1
Quebec Oriental	....	1	....	1	....	....	....	....
Niagara, St. Catharines & Toronto	....	3	2	3	2	....	....	....
Central Vermont	....	2	....	1	....	....	....	1
Montreal & Southern Counties	....	....	1	31	1	31	....	....
Ottawa & New York	2	6	2	4	....	....	....	2
Morrissey, Fernie & Michel	....	1	....	2	....	1	....	....
Halifax & Southwestern	....	2	2	7	2	5	....	....
Wabash	4	9	9	13	5	4	....	....
Boston & Maine	3	3	1	2	....	....	2	1
Windsor, Essex & Lake Shore	1	20	1	1	....	....	....	19
Midland	....	....	....	1	....	1	....	....
Vancouver, Victoria & Eastern	....	18	....	31	....	13	....	....
Dominion Atlantic	1	2	3	....	2	....	....	2
Grand-Nord	....	....	....	1	....	1	....	....
Esquimalt & Nanaimo	2	3	1	3	....	....	1	....
Maine Central	....	....	1	1	1	1	....	....
London & Port Stanley	....	....	1	1	1	1	....	....
Atlantic, Quebec & Western	....	1	....	....	....	....	....	1
Central Ontario	2	....	....	....	....	....	2	....
Algoma Eastern	....	1	....	....	....	....	....	1
Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	....	1	....	....	....	....	....	1
Erie & Ontario	....	1	....	....	....	....	....	1
Brantford & Hamilton	1	2	....	....	....	....	1	2
	337	1,363	337	1,125	28	284	28	522
	337	1,125	....	....	....	....	....	284
	.	238	...	Diminution.		....	...	238

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé n° 7.—Indiquant les tamponnements accompagnés de blessures corporelles et suivis d'enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1916.

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1915.				
3852	13 avril	G.-T.	Usine de Stratford	1	
3864	23 avril	G.-T.	Hyde Park Junction		2
3897	17 mai	G.-T.	Fort Erié		1
3906	19 mai	G.-T.	Cour de Depot Harbour		1
3975	29 août	Q. & L. St-J.	Charlesbourg		1
4001	20 septembre	M.C.R.	Welland, à l'ouest		1
4031	17 septembre	C.N.Q.	St-Paulin, P. M.106		1
4046	5 octobre	N. St. C.	DeChaplin, Lake Shore S.D. v. d'év.		1
4074	25 novembre	G.-T.	Belœil, 1 mille à l'ouest		2
4097	7 novembre	P.-C.	Mil. 133-6, Moosejaw S.D	1	
4110	15 octobre	A.C. & H.B.	B.M. 9½ Magpie Beach	1	
4119	8 décembre	P.-C.	Cour de Stittsville		1
4124	8 novembre	G.-T.	Oban, Sask		2
4127	18 décembre	M. & S. C.	Victoria Jubilee Bridge		31
4128	29 octobre	G.-T.	M. B., 43½ de Prince-Rupert	2	1
4157	29 décembre	G.-T.	Jonction de Paris		1
4175	18 décembre	P.-C.	Fort-William, Ont.	3	
4181	9 décembre	C.-N.	Rosedale		1
4182	13 décembre	C.-N.	9 perches à l'ouest B. M. 56 Mabella, Port-Arthur S.		1
4186	14 janvier	G.-T.	Toronto, avenue Dunn		2
4191	22 janvier	C.N.Q.	Aldred, Joliette S.D.		1
4197	25 novembre	P.-C.	B.M. 192, Lethbridge S.D.		3
4198	25 janvier	G.-T.	Cour de Belleville		1
4200	25 janvier	C.N.O.	Cour de Rideau, 2 milles à l'est		1
4206	28 janvier	P.-C.	Bury, Qué.		1
4220	11 février	C.N.Q.	B.M. 133-35 est d'Elizabeth station		5
4221	30 décembre	P.-C.	Près Belbeck, Sask	1	1
4223	2 février	M.C.R.	Cour de Windsor		1
4224	4 janvier	P.-C.	Moosejaw, 1½ mille à l'est de	2	
4227	12 janvier	C.-N.	Edmonton		1
4256	3 janvier	Wabash	Aylmer, 3 milles à l'est de		1
4271	31 décembre	C.-N.	Kindersley S.D., près de Saskatoon		2
4276	28 février	G.-T.	Gore		2
4283	23 mars	G.-T.	Port-Credit	3	16
4295	12 janvier	P.-C.	Brandon	19	10
4300	31 janvier	C.-N.	Goodwater		1
4150	3 décembre	P.-C. & Wp. El. Ry	Winnipeg, rue Talbot		1

Nombre total des enquêtes 37
Total de tués 33
Total des blessés 98

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 8.—Indiquant les déraillements accompagnés de blessures, à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1916.

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1915.				
3840	3 mars	G.-T	Hawkesbury		2
3842	5 mars	A.-Q. & W	Le Bresley's Garsons		1
3884	5 mai	G.-T	Lidden Jonction		1
3886	10 mai	P.-C	Pennfield Tank, 1½ milles à l'est		1
3896	19 mai	G.-T	Bethany, 1½ milles à l'est		1
3901	31 mai	G.-T	Ilderton, 1 mille au sud		29
3934	14 mai	G.-T.-P	M. B. 53, 6 perches au sud		2
3947	19 juillet	C.-N	Janet, Alta		2
3949	26 juillet	P.-C	M. B. 66, Crows Nest S.D		1
3958	4 août	T.H. & B	Dundas, ½ mille à l'ouest		1
3974	30 juin	Q. & L. St. J	Québec, P.M. 177		2
3979	27 août	C.-N	Limoilou, Jonction de		1
3986	77 août	P.-C	Golden, ½ mille à l'est	1	1
3987	14 août	C.N.O	Kinghorn, voie d'évitement de	1	1
4004	21 septembre	G.-T	Gilbert		5
4009	20 septembre	P.-C	Près M.B. 33 Coronation S.D	1	1
4012	26 septembre	G.-T.	Newtonville	1	
4013	27 septembre	G.-T	Oakville, 2 milles à l'ouest		8
4034	8 octobre	M.C.R	Alviston, Ont		1
4061	18 octobre	P.-C	M.B. 4.2 Waltham S.D		1
4075	31 octobre	G.-T	Montréal, Turcot		2
4133	18 novembre	P.-C	M. B. 1.6 Shuswap S.D		1
4137	15 décembre	C.N.Q	Cour de Limoilou		1
4139	12 décembre	G.-T	Bromptonville, Qué		1
4149	14 novembre	C.-N	Kamloops, 22 milles du poste de.	1	4
4151	13 janvier	G.-T	Dorval, Qué	1	1
4205	17 janvier	G.-T	Pointe-Lévis		1
4228	7 février	C.N.Q	Perthius		2
4239	16 février	G.-T	Lachine		1
4245	27 février	C.N.Q	Arundel, ¼ mille au sud		2
4263	6 mars	C.-N	M.B. 198, 10 perches à l'est		1
4264	25 février	G.-T	Kingston Jonction	1	
4266	13 février	G.-T	Forest		3
4293	8 février	C.-N	M. B. 106 Kipling S.D		2
4294	25 décembre	C.-N	M. B. 273·9, 3 milles à l'est.		2
4297	14 février	C.-N	Moore, Oak Point S.D		1

Nombre total des enquêtes........ 36
Nombre total des tués........ 7
Nombre total des blessés........ 87

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé n° 9.—Indiquant les accidents aux passages à niveau accompagnés de blessures, au sujet desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1916.

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1815.				
3836	24 nov. (1914)	C.V.	Stanbridge, pas. à niv. ½ m. au n. de		1
3838	22 mars	P.-C	Milton, rue Martin	1	
3839	20 "	P.M.R.	St Thomas, rue Talbot		1
3841	16 "	G.-T.	Brantford, rue Grey	1	
3843	18 "	P.-C	Thorah, M.B. 42.5, passage à niveau	1	
3846	2 "	P.-C	Osage, 1er pass. à niveau à l'est		1
3848	3 fév	P.-C	McDonald, McBain, pass. à niv. de		2
3849	22 mars	G.-T	London, rue Rectory		1
3853	6 avril	G.-T.	Ottawa, ave Parkdale	1	
3855	30 mars	G.-T	Toronto, rue Frederick		1
3858	19 avril	P.-C	St-Philippe, pas. à niv. du r. St-André	1	
3860	16 "	C.-N	Smiths Falls, 1er p. à niv. p. à l'ouest.		1
3869	29 "	G.-T.	Port Colborne, rue Charlotte		1
3872	23 mars	C.-N	Calgary, 1er pass. à niv. de l'est		1
3875	7 mai	G.-T	Vineland, passage à niv. à l'ouest de	1	
3878	7 "	P.-C	Toronto, ave Symington		1
3881	3 "	G.-T	Cardinal, voie d'évitement de Nill		1
3887	19 avril	T.H. & B.	Brantford, Greenwich		1
3888	13 mai	C.V.	St-Armand, 1er pas. à niv. au n. de la g.		1
3889	3 "	G.-T	Tillsonburg, pas. à niv. de la r. Brock		1
3892	13 "	G.-T	Howich, pass. à niv. gare du nord		1
3893	20 "	P.-C	Toronto-Ouest, ave Eglington	1	
3898	1er juin	G.-T	Coaticooke, 5e pass. à niv. à l'ouest.	1	
3902	23 mai	P.M.R.	Port Stanley, rue Warren		1
3903	25 "	C.-N	Colbourne, 1er pas. à niv., g. de l'est.	1	
3909	31 "	C.-N	Clarkleigh, pass. à niv. M.P. 66	1	
3910	3 juin	G.-T	King, M.B. 23·12 Springhill	1	
3922	23 "	P.-C	Magog, rue Lake		1
3923	14 "	G.-T	Pointe-St-Charles, rue Charlevoix	1	
3926	10 "	P.-C	Cooksville, pas. à niv., ch. du centre	1	
3927	17 "	G.-T	Moorefield, 1er pass. à niv. au sud		2
3929	9 "	G.-T	London, rue Adelaïde		1
3931	24 "	G.-T.	Cornwall, ch. de 9 milles	1	
3935	24 "	P.-C	Québec, rue Dorchester		1
3936	12 juillet	G.-T	Thamesville, pas. à n. 100 vgs. à l'est.	2	1
3939	2 "	G.-T	Lorne Park		2
3941	25 juin	G.-T	Valleyfield, ave Grande-Ile		1
3942	30 "	P.-C	Farnham, à l'est de la rue Adamsville		2
3943	4 juillet	G.-T	Lorne Park	1	
3949	19 "	C.-N	M.B. 12, 11 m. à l'ouest de Brockville		4
3952	28 "	G.-T.	Hespeler, 2e passage à niv. au sud	1	
3953	1er août	L. & L.E	London, pass. à niv. de la rue Emery		
3954	27 juillet	G.-T	Montréal, rue Canning	1	
3957	14 août	G.-T	Hamilton, rue King	1	1
3961	14 "	L. & P.S	Port-Stanley, rue Warren	1	1
3962	28 "	T.H. & B	Ancaster, passage à niveau du ch. Tp. Wentworth	4	1
3971	11 "	G.-T	Alvinston, pass. à niv. de la ligne 10	1	
3980	11 "	M.C.R	Niagara Falls, rue Simcoe		1
3981	29 "	P.-C	London, rne Richmond	1	
3982	26 juillet	G.-T.	Stratford, rue Downie		1
3984	2 sept	G.-T	Walkerville, pas. à niv. rue Drullard		1
3999	14 "	G.-T.	London, rue Richmond		1
4000	16 "	M.C.R.	Niagara, pass. à niv. d'Eastwood		2
4003	25 "	G.-T.	Westboro, ave Carling	2	1
4008	7 oct	G.-T	Findley, pass. à niv. ½ mille à l'est	1	
4014	5 août	P.C.	Sintaluta " " "		1
4015	16 sept	Wabash	Stamford " " de Fowles Road	3	
4017	11 oct	G.-T	Malton, 2 milles à l'est	1	
4020	2 sept	P.-C	Sudbury, rue Elm		
4039	22 sept	P.C.	Newdale, pas. de niv. à l'est de la g.	1	
4041	3 nov	O. & N.-Y	Cambridge, p. à n. M.P. 29 de Landry	1	
4042	27 oct	G.-T	Port-Colborne, rue Fraser		1
4043	12 "	G.-T	Allanburg, 1er pass. à niv. à l'est		1
4056	31 "	T.H. & B.	Brantford, rue Brant		1

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 9.—Indiquant les accidents aux passages à niveau accompagnés de blessures, au sujet desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1916—*Fin.*

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1915.				
4057	30 oct	G.-T.	Baden, 2ième passage à niv. à l'est		1
4060	25 oct	C.N.Q	Mile 1.26 d'Aldred		1
4063	12 oct	P.-C.	Montréal, pas. à niv. du ch. Papineau	1	
4079	27 oct	C.-N.	Cour à Port Rouge p. à niv. Pembia.		1
4090	21 oct	P.-C.	Redvers, pas. à niveau de la ville		3
4091	13 oct	P.-C.	Hatton, 200 pds à l'est	1	
4108	8 nov	P.-C.	Binscarth, pas. à niv. ¼ de m. à l'est		1
4109	13 nov	C.-N.	Strathcona, entre la section 11 et 14, tp. 47, r. 29		1
4116	1er déc.	C.-N.	Ashville, sec. 23 et 24		1
4118	1er déc.	G.-T.	St-Isidore, 1er pass. à niv. au sud		1
4121	8 déc.	P.-C.	Alcove, pass. à niv. à l'est de la gare		1
4122	7 déc	P.-C.	Chesterville, pas. à niv. à l'o. de la gare	1	
4136	20 déc.	G.-T.	Montréal, St-Henri, St-Marguerite rue King		1
4143	6 janv.	P.-C.	Kempton, Kemptville-Road, p. à n. de	1	
4145	7 janv.	P.-C.	Montréal, pas. à niv. de la r. St-Laur.	1	
4161	13 déc.	P.-C.	Shoal-Lake, pas. à niv à l'o. de la gare		1
4189	29 déc.	G.-T.	Toronto-ouest, Weston-Road		1
4195	2 fév	C.N.O.	Oshawa, 22me pas. à n. à l'o. de la gare	1	3
4196	8 janv	G.-T.	Belleville, Canifton Rd, p. à niv. de.	1	1
4215	2 fév	G.-T.	Iroquois, Wilson, pas. à n. public de.		1
4217	29 janv.	P.-C.	Tp. d'Arthur, 1,700 pds à l'est M.P. 32		1
4218	5 fév	G.-T.	Montréal, ave Atwater	1	
4223	20 déc.	P.-C.	Chaplin, pas. à niv. à l'o. de la gare.		1
4229	15 fév.	C.N.O.	Tétreauville, Désorm. p. à n. d. l. rue.	1	
4243	24 fév	G.-T.	Bronte, 1er pas. public à n. à l'ouest.	1	
4244	23 janv.	G.-T.	Strathroy, Caradoc, p. à n. de la rue		1
4265	22 fév	P.-C.	Blyth, Queen pas. à niv. de la rue		1
4268	9 mars	M.C.R.	Chute Niagara, Érié, p. à n. de la rue		1
4269	16 mars	P.-C.	Hawkesbury-ouest, Hawkesbury-Road, passage à niv, de la rue		1
4270	6 mars	C.N.Q.	D'Argent. ,Chatham-Road, p. à n. d'.	1	
4272	31 janv.	C.-N.	Kemsac, Sec. 25, Tp. 29, R. 32, O.B.M.	1	1
4275	7 mars	P.-C.	London, pas. à niv. de la 3ème rue		1
4278	10 mars	P.-C.	Pembroke, Rankin pas. à n. de la rue	1	
4280	13 janv.	Wabash	Courtland, Talbot Road pas. à n. de	1	
4285	8 mars	P.-C.	Toronto, Berkeley, pas. à n. de la rue		1
4303	22 fév.	P.-C.	Herbert, 1 mille à l'ouest	1	

NOTE—Nombre total des enquêtes, 100. Nombre total des tués, 51. Nombre total des blessés, 75.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 10.—Indiquant le nombre de personnes tuées et blessées dans des accidents à des passages à niveau pour chaque province et chaque chemin de fer au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Nom du chemin de fer.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Manitoba.	Colombie-Britannique.	Sask.	Alberta.	Total.	Tuées.	Blessées.
Pacifique-Canadien	16	6	....	....	3	1	5	....	31	12	20
Grand-Tronc	31	9	....	....	....	....	....	....	40	17	28
Michigan Central	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4
Canadian Northern	1	....	....	....	3	....	1	2	7	3	13
Toronto, Hamilton & Buffalo	3	....	....	....	....	....	....	....	3	4	3
Père Marquette	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Canadian Northern Quebec	....	3	....	....	....	....	....	....	3	2	1
Canadian Northern Ontario	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....
Central Vermont	....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Ottawa & New York	2	....	....	....	....	....	....	....	2	1	1
Wabash	2	....	....	....	....	....	....	....	2	4	1
London & Port Stanley	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1
Total	61	19	....	....	6	1	6	2	95	45	74

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé n° 11.—Indiquant les passages à niveau où on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le 31 mars 1916.

Dossier.	N° de l'ordonnance.	Situation du passage à niveau.	Chemin de fer.	Nature de la protection.
386	23483	Winnipeg, avenue Portage, St. James	P.-C.	Limitation de vitesse.
25450	23505	Toronto, Ont., avenue Wilton et ave Dickens	G.-T.	Passage inférieur.
9437.1245	23511	Stevensville Station, passage à niveau immédiatement à l'ouest de	M.C.R.	Cloche électrique.
9437.1156	23549	Tweed, Ont., rue Victoria	P.-C. & C.-N.	Signaleur et limitation de vitesse.
9437.1261	23640	Brantford, Ont., rue Grey	G.-T.	Défence aux wagons de stationner sur la voie d'évitement à l'ouest de la voie princ. à la dite trav., à une dist. m. de 150 p. de la rue.
9437.1219	23679	B.M. 1.26 d'Ottawa, Metcalfe Road, rue Bank	P..C.	Limitation de vitesse.
9437.1213	22734	Winchester, Ont., rue St. Lawrence	P.-C.	Cloche électrique.
9437.1165	23795	Ketopec, N.-B., 6.94 de distance	P.-C.	" "
9437.1267	23821	Ottawa, Ont., ave Parkdale	G.-T.	" "
3701.286 & 9437 567	23823	Cobourg, Ontario, rue Ontario	G.-T. et Campbellford, Lake Ontario & W.	Gardien, entre 7 a.m. et 8 p.m.
9437.1223	23852	Brantford, Ontario, passage à niveau à la barrière de péage	G.-T.	Enlèvement des arbres.
9437.1273	23863	Dépôt St-Armand, Qué, 1er passage à niveau public au nord	C.-V.	Limitation de vitesse.
25046	23865	White Rock Station, passage à niveau à l'est de	G.-N.	Cloche électrique.
9437.1263	23890	Edmonton, Alta., avenue Ottawa	C.N. & G.T.P.	Cloches électriques.
3701.44	23899	Highway entre les lots 8 et 9, concession 7, tp. Hamilton, comtés unis de Northumberland, Province d'Ontario.	Campbellford, Lake Ontario & W.	Barrières.
9437.1270	23965	Penetanguishene, Ont., rue Robert	G.-T.	Cloche électrique.
9437.1244	24000	Entre le lot n° 1 sur le côté ouest de la rue Yonge, et le lot n° 40, 3e concession de la Baie, tp. d'York, le long de l'ave Eglington.	P.-C.	" "
9437.1244	24000	Entre le lot n° 1 sur le côté ouest de la rue Yonge, et le lot n° 40, 3e concession de la Baie, tp. d'York; le long de l'ave Eglington.	G.-T.	" "
9437.963	24004	St. Thomas, Ont., rue Park	M.C.R.	" "
9437.136	24014	Village de Buxton, passage à niveau de la route centrale, tp. Raleigh	M.C.R.	" "
9437.1269	24016	St-Phillippe Station, route publique de l'ouest	C.-P.	" "
5824	24029	Hamilton, Ont., intersection de la rue Barton et aveFerguson	G.-T.	Barrières.
9437.1271	24045	Toronto, ave Symington	C.-P.	"
9437.1262	24158	Nanaimo, C.-B., passage à niveau de Comox-Road	E. & M.R.	Cloche électrique.
25652	24217	Tp. Oro, comté de Simcoe, passage à niveau de Ridge-Road	G.-T.	Enlèvement des arbres.
9437.279	24233	Winnipeg, Man., ave Talbot	P.-C.	Barrières (fonctionnem. à mains).
9437.1289	24235	Port Stanley, rue Warren	London & Port Stanley.	Cloche électrique.
9437.1252	24324	Village Mono Road, tp. Albion	P.-C.	" "
9437.608	24328	Hamilton, Ont., intersection rue Main et ave Ferguson	G.-T.	Gardien de jour et de nuit.
9437.1094	24343	Lorne Park Station, passage à niveau immediatement à l'ouest de	G.-T.	Barrières.
9437.1301	24361	Nerepis Station, passage à niveau public 950 pieds à l'ouest de	P.-C..	Cloche électrique.
9437.1275	24412	New-Westminster, C.-B., 12e rue	British Columbia Elec. Ry.	" "

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 11.—Indiquant les passages à niveau où on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le mars 1916—*Fin.*

Dossier.	N° de l'ordonnance.	Situation du passage à niveau.	Chemin de fer.	Nature de la protection.
9437.1286	24597	Thamesville, Ont., passage du chemin Chatham	G.-T.	Cloche électrique.
9437.1331	24633	Gare de Baden, Ont., second passage est	G.-T.	Cloche électrique.
9437.1325	24697	Gare d'Allanburg, Ont., premier passage nord	G.-T.	Cloche électrique.
9437.914	24712	Chesterville, Ont., rue Principale	C.-T.	Cloche électrique.
9437.1300	24723	Gare de Welsford, N.-B., passage du côté ouest de la gare	C.-T.	Cloche électrique.
9437.1317	24754	Municipalité du township d'Etobicoke, Ont., passage supérieur	G.-T.	Cloche électrique.
9437.1322	24755	Burlington, Ont., environs de l'avenue Brant	G.-T.	Cloche électrique.
9437 628	24762	Chemin d'Ancaster	T.H. & B.	Enlèvement de la clôture et du remblai.

Relevé n° 12—Etat indiquant le nombre de passages à niveau que la Commission a ordonné de protéger et la nature de la protection accordée, dans chaque province, pour l'année finissant le 31 mars 1916.

Nature de la protection.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Total.
Barrières				4	1				5
Cloches électriques		2	1	16			2	4	25
Signaleurs				2					2
Tunnel				1					1
Diversion									
Limite de la vitesse			1	1	1				3
Enlèvement d'édifices									
Mouv. des trains indications pour signaux.									
La voie devait être maintenue libre				1					1
Enlèvement des voies									
Enlèvement de buttes et d'arbres				3					3
Pont élevé									
Signaleur et limite de vitesse				1					1
Totaux	....	2	2	29	2	....	2	4	41

Relevé n° 13 (*a*)—Etat indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées aux passages à niveau, depuis cinq ans, jusqu'au 31 mars 1916, chaque année étant prise séparément.

Année.	Barrières.		Cloche.		Gardien.		Sans protection.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1912	4	7	2	2	2	2	42	65	50	76
1913	6	6	4	5		3	29	48	39	62
1914	10	13	1	6	6	12	44	84	61	115
1915	6	10	2	7	2	5	37	68	47	90
1916	3	4	9	8	2	5	31	57	45	74
Totaux	29	40	18	28	12	27	183	322	242	417

Relevé n° 13 (*b*)—Etat indiquant le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau et la nature de ces accidents depuis cinq ans jusqu'au 31 mars 1916.

———	Passage protégé par des barrières.	Passage protégé par un gardien.	Passage protégé par une cloche.	Passage non protégé.	Total.
Automobile	5	5	5	38	53
Cheval et voiture	12	11	21	259	303
Piéton	47	13	10	98	168
Total	64	29	36	395	524

Note.—Le total de 524 accidents comprend 242 personnes tuées et 417 personnes blessées tel qu'il appert sur l'état précédent.

RELEVÉ N° 14—Etat indiquant par province et pour chaque chemin de fer, le nombre total des violateurs de propriétés, tués ou blessés pendant l'année terminée le 31 mars 1916.

Nom du chemin de fer.	Ontario.		Québec.		Colombie-Britannique.		Alberta.		Saskatchewan.		Manitoba.		Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	38	27	19	11													57	38
Pacifique-Canadien	16	18	11	4	4	4	8	2	7	5	5	3	1				52	36
Canadian Northern	5	1					1	2	1	5							7	8
Toronto, Hamilton & Buffalo	1	1															1	1
Michigan-Central	6	5															6	5
Père-Marquette	1																1	
Grand-Tronc-Pacifique									1								1	
Canadian Northern Quebec			3	4													3	4
Québec et Lac St-Jean				1														1
St-Laurent et Adirondack				1														1
Quebec, Montreal & Southern				1														1
Algoma-Central & Hudson Bay		1																1
Canadian Northern Ontario	3																3	
Quebec-Oriental				1														1
Niagara, St. Catharines & Toronto	2																2	
Ottawa & New York	1																1	
Morrissey, Fernie & Michel						1												1
Halifax & Southwestern																1		1
Wabash	4																4	
Vancouver, Victoria & Eastern						2												2
Dominion Atlantic															3		3	
Esquimault & Nanaimo					1	1											1	1
Maine-Central			1														1	
Total	77	53	34	23	5	8	9	4	9	10	5	3	1	....	3	1	143	102

Relevé n° 15—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées sur les différents chemins de fer du Canada, sous la juridiction de la Commission, du 1er février 1904 au 31 mars 1916, classifié et énuméré séparément pour chaque année.

Année.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1905	73	38	165	92	161	14	402	144
1906	76	43	126	163	179	17	381	223
1907	42	210	212	317	206	76	460	603
1908	64	326	246	806	219	177	529	1,309
1909	26	327	191	769	231	205	448	1,201
1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
1912	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911
1913	21	410	303	1,603	1,319	218	643	2,231
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
Total	461	2,607	2,401	9,575	2,708	2,069	5,570	14,251

Relevé n° 16—Etat indiquant le nombre des personnes tuées et blessées dans les accidents les plus graves arrivés sur les différents chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, énuméré séparément pour chacune des cinq années de la période de cinq ans terminée le 31 mars 1916.

Nature de l'accident.	1912.		1913.		1914.		1915.		1916.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	45	221	19	317	39	257	7	82	6	55	116	932
Tamponnement par l'avant	8	58	26	108	7	29	2	46	4	5	47	246
Tamponnement par l'arrière	13	31	16	90	14	23	7	49	11	76	61	269
Tamponnement dans une cour	*	*	8	51	18	55	3	54	26	31	55	191
Tamponnem. avec wagons sur voie principale	5	7	2	1	....	8	....	2	1	....	8	18
Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte.	2	39	...	15	5	17	....	4	....	3	7	78
Tamponnement à un passage à niveau	2	4	....	....	1	39	2	22	....	1	5	66
Passage à niveau protégé	13	26	10	14	17	31	10	22	14	17	64	110
Passage à niveau non protégé	36	53	29	48	44	84	37	68	31	57	177	310
Assujettissement barres d'attelage, attelage, etc.	11	63	29	92	11	60	7	38	5	39	63	292
Empiètement sur la propriété	162	122	251	116	238	164	170	126	143	102	964	630
Wagonnet, auto, etc., frappés par un train	13	10	16	16	10	13	5	9	5	3	49	51
Frappés par levier de l'aiguille, le tuy. d'eau, etc.	2	22	1	21	4	21	1	8	2	6	10	78
Ecrasés entre les wagons et les bâtiments	....	13	7	9	4	7	....	9	2	8	13	46
Tombés d'un train à voyageur	7	15	10	13	6	17	3	11	1	12	27	68
Tombés du toit des wagons	2	29	10	43	4	41	4	22	5	22	25	157
Tombés entre wagons en marchant sur train	2	3	2	7	2	5	2	3	....	3	8	21
En descendant d'un train en marche	8	43	12	53	7	55	3	45	11	38	41	234
En essayant de monter sur train en marche	4	26	16	40	8	47	2	29	8	22	38	164
Ecrasés par la locomotive ou les wagons	*	*	55	64	56	64	33	41	27	42	171	211
La locomotive a perdu le ciel du fourneau.	1	3	1	10	2	4	....	3	....	....	4	20
Total	336	788	520	1128	497	1041	298	693	302	542	1953	4192

Note.—* Rubrique qui n'existe pas.

RELEVÉ N° 17—Indiquant les wagons visités au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1916 et les défectuosités.

Nom emin de er.	Wagons visités.	Wagons en mauvais état.	Pourcentage des wagons en mauvais état.	Nombre total des wagons en mauvais état.	Nombre de barres d'attelage et autres parties en mauvais état.	Pourcentage des wagous en mauvais état.	Quantité de défectuosités au mécanisme du dételage.	Pourcentage des défectuosités.	Quantité de défectuosités aux poignées.	Pourcentage des défectuosités.	Freins à air comprimé.	Pourcentage des défectuosités.
Pacifique-Canadien	42,394	2,562	6·04	2,828	54	1·90	322	11·05	181	6·40	1,762	62·30
Grand Tronc	17,275	713	4·12	800	16	2·00	85	10·62	47	5·87	512	64·00
Nord Canadien	5,783	532	9·19	613	19	3·09	73	11·90	25	4·07	375	61·17
Nord-Canadien-Québec	1,685	92	5·45	100	3	3·00	12	12·00	6	6·00	64	64·00
Grand-Tronc-Pacifique	4,973	370	7·44	382	4	1·04	35	9·16	24	6·28	212	55·49
Père Marquette	1,080	51	4·72	56							46	82·14
Toronto, Hamilton & Buffalo	446	18	4·03	21			4	19·04	1	4·76	11	52·38
Boston & Maine	307	13	4·24	15			1	6·66			10	66·66
Morrissey, Fernie & Michel	128	21	16·40	35			1	2·85	12	34·28	19	54·28
Michigan-Central	2,750	84	3·05	97	2	2·06	8	8·24	2	2·06	76	78·35
Dominion-Atlantic	215	18	8·37	22	1	4·54	1	4·54	13	59·09	6	27·27
Great Northern	95	6	6·31	6							2	33·33
Victoria & Sydney	10	1	10·00	2					1	50·00	1	50·00
Halifax & Southwestern	210	36	17·14	49	1	2·04	5	10·20	19	38·77	22	44·89
Témiscouata	140	24	17·14	25			4	16·00	9	36·00	9	36·00
Total	77,491	4,541	5·86	5,051	100	1·97	551	10·90	340	6·73	3,127	61·90

RELEVÉ N° 17.—Indiquant les wagons visités au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1916 et les défectuosités—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Défectuosités aux échelles.	Pourcentage de défectuosités.	Défectuosité aux marche-pieds.	Pourcentage de défectuosités.	Défectuos. dans la hauteur des attelages.	Pourcentage de défectuosités.	Diverses défectuosités.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	76	2·33	143	5·09	1	0·03	289	10·21
Grand-Tronc	21	8 62	18	2·25	1	0·12	100	12·50
Canadian Northern	19	3·09	25	4·07	....	....	77	12 56
Canadian Northern Québec	11	11·00	1	1·00	1	1·00	2	2·00
Grand-Tronc-Pacifique	18	4·71	16	4·18	.....	....	73	19·10
Père Marquette	1	1·78	.....	....	1	1·78	8	14·28
Toronto, Hamilton and Buffalo	2	9·52	2	9·52	...	....	1	4·76
Boston and Maine	2	13·33	.....	....	.....	....	2	13·33
Morrissey, Fernie and Michel	1	2·85	2	5·71	......	....	......	
Michigan Central	....	....	1	1·03	.	....	8	8·24
Dominion Atlantic	......	....	1	4·54	......	....	.....	
Great Northern	....	....	...	....	...	....	4	66·66
Victoria and Sydney	......	....	..	....	..	....	....	
Halifax and Southwestern	.....	....	2	4·08	.....	......	.....	
Témiscouata	...	......	2	8·00	..	....	1	4·00
	151	2·98	213	4·22	4	0·07	565	11·18

RELEVÉ N° 18.—Parties défectueuses aux wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Attelage et parties—	
Attelage, corps brisé	3
Attelage, corps usé	..
Tablier, bras manquant	..
Griffe, brisée	2
Griffe, usée	..
Griffe, manquant	4
Cheville d'attelage, brisée	3
Cheville d'attelage, mauvaise	..
Cheville d'attelage, pliée	..
Cheville d'attelage, manquant	4
Serrure de bloc, brisée	50
Serrure de bloc, usée	..
Serrure de bloc, mauvais fonctionnement	..
Serrure de bloc, pliée	..
Serrure de bloc, faussée	..
Serrure de bloc, manquant	34
Clef de serrure de bloc, manquant	..
Cliquet de serrure de bloc, manquant	..
Total	100
Mécanisme de dételage—	
Levier de dételage, brisé	181
Levier de dételage, mauvais levier	..
Levier de dételage, plié	41
Levier de dételage, fausse position	8
Levier de dételage, manquant	89
Chaîne de dételage, brisée	188
Chaîne de dételage, trop longue	2
Chaîne de dételage, trop courte	12
Chaîne de dételage, coque	2
Chaîne de dételage, manquant	23
Extrémité de fonte, brisée	..
Extrémité de fonte, mauvaise partie	..
Extrémité de fonte, pliée	..
Extrémité de fonte, lâche	..
Extrémité de fonte, fausse position	..
Extrémité de fonte, manquant	..
Garde, brisée	..
Garde, mauvaise partie	..
Garde, pliée	..
Garde, lâche	2
Garde, fausse position	..
Garde, manquant	1
Crochet-agrafe, lâche	2
Total	551
Poignées—	
Poignée, brisée	15
Poignée, pliée	88
Poignée, lâche	15
Poignée, fausse position	11
Poignée, manquant	211
Total	340
Hauteurs des attelages—	
Attelage, trop élevé	..
Attelage, trop bas	3
Etrier de fixation de la courbe, relâché	1
Total	4
Echelles—	
Echele ronde, brisée	21
Echelle ronde, pliée	77
Echelle ronde, relâchée	33
Echelle ronde, manquant	15
Echelle, relâchée	4
Echelle, mal appliquée	1
Total	151
Appuis du marchepied—	
Marchepied, brisé	8
Marchepied, plié	149
Marchepied, relâché	24
Marchepied, mal assujetti	14
Marchepied, manquant	18
Total	213
Freins pneumatiques—	
Triple valve, défectueuse	..
Triple valve, manquant	..
Réservoir, défectueux	..
Réservoir, relâché	..
Cylindre, défectueux	41
Cylindre, relâché	309
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	535
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	10
Robinet, défectueux	60
Robinet d'échappement, défectueux	6
Robinet d'échappement, manquant	..
Bâton de manœuvre d'échappement, brisé	101
Bâton de manœuvre d'échappement, manquant	94
Robinet d'angle, défectueux	146
Robinet d'angle, manquant	32
Conduite principale, brisée	27
Conduite principale, relâchée	49
Conduite principale, bras manquant	10
Conduite de jonction double, défectueuse	2
Boyau, défectueux	75
Boyau, manquant	107
Anneau de boyau, manquant	1
Clapet de retenue, défectueux	10
Clapet de retenue, manquant	1
Conduite de retenue, défectueuse	195
Conduite de retenue, manquant	9
Timonnerie du frein, défectueuse	1
Frein, rompu	1,177
Frein rompu; parties vieilles	94
Aucun frein	35
Pompe, manquant	..
Total	3,127
Divers totaux	565
Grand total	5,051

RELEVÉ N° 19 (*a*).—Etat comparatif des défectuosités existantes sur les wagons à marchandises dans les quatre années finissant le 31 mars 1916.

—	1913.	1914.	1915.	1916.	Total.
Attelages et parties	493	336	166	100	1,095
Mécanisme de dételage	2,632	1,606	886	551	5,675
Poignées	560	241	182	340	1,323
Freins à air	7,946	5,935	4,181	3,127	21,189
Echelles	801	647	417	151	2,016
Marchepieds	613	485	301	213	1,612
Hauteur des attelages	31	21	....	4	56
Divers	1,110	1,511	876	565	4,062
Grand total	14,186	10,782	7,009	5,051	37,028

RELEVÉ N° 19 (*b*).—Etat comparatif des wagons visités et défectueux durant les quatre années finissant le 31 mars 1916.

—	1913.	1914.	1915.	1916.	Total.
Wagons visités	137,054	110,407	105,486	77,491	430,438
Wagons défectueux	13,110	9,989	6,578	4,541	34,218
Pourcentage défectueux	9·56	9·05	6·24	5·86	*7·94

*Moyenne.

APPENDICE "G".

PERSONNEL PERMANENT DU BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1916.

DIVISION DU TRAFIC.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Hardwell, J.	Expert de trafic	22 juin 1904	5,000
Brown, G. A.	Chef de bureau	3 oct. 1904	2,350
McManus, C. E.	Commis	20 août 1904	1,400
Routhier, C. C.	"	14 août 1906	1,400
Lalonde, F.	"	6 mai 1907	1,200
Allen, J. S.	"	6 mai 1907	1,200
Messinger, H. W.	"	8 juillet 1904	1,150
Usher, J. R.	"	6 mai 1907	1,100
Wainwright, W. R. G.	"	27 avril 1909	1,100
Harvey, R.	"	6 oct. 1911	950
	(A compter du	12 juin 1911)	
Brethour, L. L.	Commis du trafic	2 déc. 1911	950
	(A compter du	5 juin 1911)	
Drum, A. B.	Commis du trafic	6 fév. 1918	900
	(A compter du	1er fév. 1913)	
Lovell, Thos.	Commis du trafic	19 avril 1915	900

DIVISION DES INGÉNIEURS.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Mountain, G. A.	Ingénieur en chef	30 juin 1904	5,000
Simmons, T. L.	Sous-ingénieur en chef	3 oct. 1904	3,100
Drury, H. A. K.	1er sous-ingénieur	25 juin 1906	[1] 3,300
Belanger, A. A.	2ème sous-ingénieur	28 mai 1910	3,000
Kerr, A. T.	3ème sous-ingénieur	1er août 1911	[1] 3,100
Murphy, J.	Ingénieur électricien	15 mai 1906	[2]
Foulds, J. R.	Commis	14 août 1906	1,150
Wadsworth, E. W.	"	12 sept. 1912	900
	(A compter du	1er sept. 1911)	
Barber, Mlle E. A. H.	Sténographe	8 mai 1907	[4] 950
McDonald, Mlle N.	"	14 oct. 1910	800
	(A compter du	17 juin 1910)	
Bliss, Mlle M.	Sténographe	29 mai 1911	[4] 950
	(A compter du	1er avril 1911)	

[1] Y compris l'allocation de subsistance de $300 pendant qu'il habite dans l'Ouest.
[2] Salaire payé par le ministère des chemins de fer et canaux.
[4] Y compris l'allocation de subsistance de $150 pendant qu'il habite dans l'Ouest.

DIVISION DES ARCHIVES.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Jamieson, W. A.	Chef de bureau	14 août 1906	1,150
Langelier, D.	Archiviste	20 août 1904	1,100
Martin, J. E.	Commis	6 mai 1907	1,100
Demers, F. R.	Préposés à la statistique	31 août 1906	1,050
Chambers, D. H.	Commis	29 juin 1910	1,050
Lyon, N. B.	"	11 mai 1911	1,000
	[A compter du	1er janv. 1911)	
Carruthers, J. P.	Commis	12 sept. 1912	950
	(A compter du	1er oct. 1911)	
Edwards, F. A.	Commis	19 oct. 1912	900
	(A compter du	1er juill. 1912)	
Lajoie, V.	Commis	10 déc. 1912	900
	(A compter du	1er juill. 1912)	

DIVISION DU SECRÉTAIRE.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Richardson, R.	Secrétaire adjoint	12 avril 1905..	2,500
Ecclestone, A. E.	Premier commis, division du secrétaire	14 août 1906.	1,600
Thomson, J. W.	Correcteur, division du secrétaire	1er sept. 1904..	1,400
Arbick, J. B.	Commis, division du secrétaire	2 mai 1905..	1,100
	(A compter du	23 déc. 1904)..	
Larocque, A	Commis, division du secrétaire	31 déc. 1908..	1,050
Hollington, P. L.	"	19 oct. 1912..	900
	(A compter du	1er sept. 1912).	
Timmins, J	Commis, division du secrétaire	6 fév. 1913..	900
	(A compter du	1er sept. 1912)..	
Latour, T. D.	Commis préposé au courrier, div. du secrét.	31 déc. 1907..	900
Bourgault, L.	Commis, division du secrétaire	8 déc. 1913..	850
	(A compter du	1er sept. 1913)..	
Gamble, Mlle C. L.	Sténographe	19 juill. 1912..	700
	(A compter du	1er juin 1912)..	
MacGuire, Mlle E	Sténographe	27 juill. 1912..	700
	(A compter du	1er juill. 1912).	
Hardy, Mlle J.	Sténographe	24 sept. 1913..	700
	(A compter du	1er avril 1913)..	
Parish, Mlle P	Sténographe	21 nov. 1913.	700
	(A compter du	1er avril 1913)..	

DIVISION DU SOUS-SECRÉTAIRE.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Primeau, E. A.	Sous-secr. de la correspond., française, etc.	7 mai 1904..	3,000
Lapointe, A.	Comptable	6 mai 1907..	1,250
Casey, T. H.	Commis, division du sous-secrétaire	28 août 1909..	1,000
	(A compter du	9 août 1909)..	
Turcot, Mlle A. M.	Sténographe	29 mai 1911..	800
	(A compter du	1er avril 1911)..	

DIVISION DE L'EXPLOITATION.

Nom.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Spencer, Geo.	Chef de l'exploitation	24 sept. 1913..	3,600
	(A compter du	1er sept. 1913)..	
Lalonde, E. C.	Inspecteur	20 août 1904..	2,300
Ogilvie, J.	Expert-mécanicien	4 mars. 1907.	2,300
McCaul, M. J.	Inspecteur	6 mai 1907..	[1]2,300
Clark, J.	" "	6 mai 1907..	2,000
Blyth, W. S	" "	6 mai 1907..	2,000
Hudson, A. E.	" "	3 mai 1912	[1]2,200
Gillett, L. D	" "	3 mai 1912..	1,900
Gardiner, J.	" "	3 mai 1912..	[1]2,200
Harris, T.	" "	3 mai 1912..	1,900
Shinnick, J. H.	" "	31 déc. 1909..	[1]2,150
Poulin, A.	" "	28 juill. 1911..	[3]1,300
	(A compter du	1er juiil. 1911)..	
Robertson, D.	Inspecteur, div. de l'exploitation	6 nov. 1915..	1,200
Ward, H. H.	Premier commis	11 fév. 1911..	1,550
Nelson, E. E.	Commis et sténographe,	7 avril 1914..	950
	(A compter du	1er mars 1914)..	
Britton, T G.	Commis	6 mai 1907..	1,100
Dunsmore, T. E	Commis et sténographe	14 oct. 1912..	1,000
	(A compter du	6 mai 1912)..	
Parker, C. M.	Commis et sténographe	14 oct. 1912 .	900
	(A compter du	1er Aug. 1912)..	
Beggs, D. A	Commis	27 nov. 1913..	900
	(A compter du	1er avril 1913)..	
O'Connor, Mlle G. M.	Sténographe	31 déc. 1908..	800
Scroggie, Mlle M. H.	"	25 janv. 1913..	[6]700
	(A compter	1er oct. 1912)..	

[1] Y compris l'allocation de subsistance de $300 pendant qu'il habite dans l'Ouest.
[3] Décédé le 29 août 1915.
[6] Démissionné le 30 septembre 1915.

DIVISION DE L'INSPECTION DES FEUX.

Name.	Position.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Leavitt, C	Inspecteur en chef des feux	22 fév. 1913..	[6]800
	(A compter du	1er janv. 1913)..	
Johnson, H. C	Inspecteur des feux	6 fév. 1913..	1,950
	(A compter du	1er mars 1913)..	
White, R. J	Premier commis et sténographe	29 juin 1910..	1,000

DIVISION DES LOIS.

Blair, A. G.	Commis en loi	20 août 1904..	3,300
Larose, Mlle R.	Sténographe et bibliothécaire	2 mai 1905..	1,000
Fligg, Mlle C. L	Sténographe	29 mai 1912..	800
	(A compter du	1er avril 1912)..	

COMMISSAIRE EN CHEF.

Chapman, C. M. B	Secrétaire du commissaire en chef rétabli dans ses fonction	11, avril 1907.. 24 sept. 1913..	1,200
	(A compter du	1er sept. 1913)..	
Lewis, Mlle L. J	Commis et sténographe	7 mai 1904..	1,000

BIBLIOTHÉCAIRE.

Mills, James	Bibliothècaire et surveillant	10 juill. 1914..	3,600
	(A compter du	1 fév. 1914)..	
Ross, Mlle M. G	Sténographe	11 sept. 1909..	1,000

STÉNOGRAPHES.

Cameron, Mlle E. M	Commis et sténog. au serv. du com. McLean.	20 août 1904..	1,000
Casey, Mlle N	" " " sous-com. en chef	31 déc. 1908..	1,000
	(A compter du	1er nov. 1908)..	
Vaughan, Mlle M.	Commis et sténo. a serv. du com. Goodeeve.	11 mai 1911..	900
	(A compter du	1er fév. 1911)..	
Murphy, Mrs. L	Commis et stén. au serv. du sous-com. en chef	25 janv. 1913..	700
	(A compter du	1er juill. 1912)..	

MESSAGERS.

Graham, F. D	Messager	19 oct. 1912..	800
	(A compter du	1er sept. 1912)..	
Barbeau, E. S	Messager	11 sept. 1909..	700
Downes, Wm	Messager	19 oct. 1912..	700
	(A compter du	1er sept. 1912)..	
Wallace, A. J.	Messager	19 oct. 1912..	700
	(A compter du	1er sept. 1912)..	

[6] Le traitement de M. Leavitt est de $3,800 par année ; la différence est payée par la commission de conservation.

WAGON "ACADIA".

Pile, Wm............	Cuisinier.........	....	$90 per m.

PERSONNEL DU REPORTAGE.

Butcher, N. R...	Entreprise de reportage..	14 avril 1908.	4,800

APPENDICE H.

OTTAWA, le 16 mai 1916.

A. D. CARTWRIGHT, Ecr.,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Je vous soumets ci-joint le rapport annuel de la division de l'inspection des feux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916; ce rapport fera partie du onzième rapport annuel de la Commission.

ORGANISATION.

Comme pendant les années dernières, le travail de la division a été exécuté avec la coopération des organisations fédérales et provinciales contre le feu. Le nombre de fonctionnaires attachés aux diverses organisations de protection contre le feu, et agissant comme officiers de la Commission, était de 73 en 1915; ces employés étaient répartis comme suit:

Division des forêts de l'Etat, neuf hommes.
Division des parcs de l'Etat, cinq hommes.
Division des forêts de la Colombie-Britannique, trente hommes.
Ministère de l'Agriculture de l'Alberta, trois hommes.
Bureau du commissaire des feux, Saskatchewan, un homme.
Ministère des Terres, Forêts et Mines, Ontario, treize hommes.
Ministère des Terres et Forêts, Québec, dix hommes.
Ministère des Terres de la Couronne, Nouveau-Brunswick, deux hommes.

Jusqu'à présent, il n'a pas été jugé pratique d'obtenir la coopération du Manitoba et de la Nouvelle-Ecosse.

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER.

Le plan de protection contre le feu au moyen d'équipes de surveillance, adopté en 1912, 1913 et 1914, a été maintenu en vigueur; ceci a exigé la formation et le maintien d'équipes de surveillance spéciale dans les sections forestières. On y a fait de légères modifications en vue de satisfaire aux exigences de l'organisation. On a toujours suivi la politique adoptée en 1912, c'est-à-dire de soustraire les compagnies à la nécessité de maintenir des équipes de surveillance spéciales à chaque fois que l'a permis la température. La direction de cette surveillance exercée par les diverses équipes a certes ajouté à la tâche des fonctionnaires permanents de cette division qui sont tenus d'en obtenir un maximum d'efficacité, en matière de protection contre le feu, en imposant aux compagnies le moins de frais possible.

On a adressé, aux compagnies de chemins de fer dont les noms suivent, des lettres demandant le maintien de gardiens spéciaux: *Algoma Central and Hudson Bay*, *Canadian Northern* (lignes de l'Ouest), *Canadian-Northern-Ontario*, *Canadian-Northern-Quebec* et *Quebec and Lake St. John*, Pacifique-Canadien (lignes de l'Ouest), Pacifique-Canadien (lignes de l'Est), *Edmonton, Dunvegan and British Columbia*,

Esquimalt and Nanaimo, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, *Great-Northern, Kettle-Valley,* Témiscouata, *Victoria and Sidney, Western Canada Power Company.*

Par ces lettres touchant la surveillance contre le feu et adressées aux compagnies nommées ci-haut, on demandait le maintien d'une équipe spéciale de 64 hommes sur autocycles, et une autre équipe spéciale de 89 hommes sur vélocipèdes dont le parcours de surveillance était de 3,672 milles sur voie ferrée à travers des sections boisées; aussi, une équipe spéciale de 23 gardiens de pont sur vélocipèdes, une équipe de 20 hommes à pied et 2 hommes à cheval, ceux-ci couvrant un parcours de 499 milles; le total couvert par des équipes spéciales est donc de 4,171 milles. Outre ceci, la surveillance a été exercée sur un parcours de 3,385 milles par les cantonniers réguliers, ce qui forme en tout un total de 7,556 milles de voie à travers la forêt surveillés par des équipes spéciales et les cantonniers. La moyenne d'un parcours sous la surveillance d'un homme en autocycle était de 33 milles, et celle d'un surveillant en vélocipède était de 18 milles.

INSTRUCTIONS AUX EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER.

Une lettre circulaire portant la date du 2 mars 1915 a été adressée à toutes les compagnies, leur demandant d'émettre des instructions spéciales aux employés, touchant la protection contre le feu. Ces compagnies ont dûment émis et affiché les instructions en question, et même, dans certains cas, elles ont inséré ces instructions dans les horaires de travail des employés; ces instructions ont été bien suivies par les employés.

DEVOIR DES CHEMINS DE FER DE FAIRE RAPPORT TOUCHANT LES FEUX.

Les rapports demandés par la circulaire 133 ont été faits pendant la saison des feux par les compagnies intéressées.

La circulaire portant le numéro 147 a été émise le 26 janvier 1916; cette circulaire amende la circulaire numéro 133 de manière à comprendre la soumission d'un rapport touchant tous les feux se déclarant à moins de 300 pieds de la voie, à l'exception de ceux qui ont été mis par les employés du chemin de fer et qui ne s'étendent pas à l'extérieur de l'emprise. Elle suggère, en plus, de ne pas s'occuper des feux qui se seraient déclarés à plus de 300 pieds des rails et qui auraient pénétré à l'intérieur de l'emprise. A ceci, les trois plus grosses compagnies de chemin de fer ont posé l'objection au fait de se voir obligés de faire rapport des feux naissants; ces compagnies prétendent que ceci impliquerait un travail d'écritures supplémentaire et comporterait, avec le changement à apporter aux instructions aux employés dans la soumission de tels rapports, un fardeau trop lourd ainsi ajouté aux exigences auxquelles elles ont à faire face actuellement. On a alors décidé de renvoyer à plus tard cet amendement proposé en révision de la lettre circulaire numéro 133. On a donc émis la circulaire numéro 148, en date du 24 mars, donnant avis aux compagnies de cette décision et demandant à toutes les compagnies de chemin de fer affectées par la circulaire numéro 133 d'accorder leur coopération et faire rapport de tous renseignements possibles touchant les feux qui se seraient déclarés à moins de 300 pieds de la voie, cas non prévus par la circulaire numéro 133.

STATISTIQUES DES FEUX DE FORÊTS.

L'été de 1915 a été très sec et par conséquent il était très dangereux de mettre le feu dans certains districts, surtout sur la côte du Pacifique, dans les districts sud et Fort-George de la Colombie-Britannique et dans la partie nord des provinces de l'Ouest. Toutefois, à travers le reste du pays nous n'avons pas eu à souffrir trop des feux à cause probablement des pluies fréquentes, surtout dans Ontario et la partie ouest de

Québec. Sauf une courte période de sécheresse en mai et juin, il y a eu peu de danger pour le feu dans Québec. Dans les Provinces maritimes ce fut un printemps tard et pluvieux, qui a réduit considérablement le danger provenant du feu. La température, ainsi que l'effort apporté dans le perfectionnement des organisations de protection contre le feu, a certainement contribué à réduire le nombre d'incendies, la superficie couverte par le feu et la somme des dommages causés à la propriété. Il n'y a pas de doute aussi que si les résultats atteints en 1915 sont meilleurs que ceux des années passées, c'est grâce à l'enlèvement des matières inflammables de l'emprise et à l'éducation qu'on s'est efforcé de donner aux employés de chemin de fer en matière de protection contre le feu.

On rapporte qu'en 1915 686 incendies se sont produits dans des sections forestières et à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission. De ce nombre 43·4 pour 100 proviennent du chemin de fer même, 27·8 pour 100 de ces cas proviennent de causes étrangrères au chemin de fer et 28·8 pour 100 dont la cause est inconnue. La superficie totale couverte par le feu s'élève à 37,263 acres; la destruction de 33·1 pour 100 de cette superficie est due à des causes provenant des chemins de fer; 20·9 pour 100, à des causes autres que celles provenant des chemins de fer et 46 pour 100 à des causes inconnues. La somme des dommages causés peut s'estimer à $74,256. De cette somme les chemins de fer sont responsables de 11·12 pour 100; 24·2 pour 100 attribuables à des causes autres que celles provenant des chemins de fer et 64·6 pour 100 à des causes inconnues. Ainsi nous voyons que les chemins de fer, à l'exclusion des lignes du gouvernement et quelques autres à chartres provinciales, sont responsables de moins de la moitié du nombre total des incendies déclarés à moins de 300 pieds de la voie; ces mêmes incendies ont couvert moins d'un tiers de la superficie totale couverte par les feux de toute origine et ont détruit un dixième seulement de la propriété détruite. Ceci favorise les chemins de fer, si l'on considère que ce dixième des dommages causés peut représenter la somme d'environ $8,400. Ces chiffres montrent que l'organisation des chemins de fer en matière de protection contre le feu, a été très efficace dans l'extinction des incendies, dont les causes proviennent des dits chemins de fer et même ceux dont les causes leur sont étrangères.

Les diverses causes de tous les incendies rapportés pourraient s'établir comme suit: locomotives, 33·9 pour 100; employés de chemin de fer, 9·5 pour 100; vagabonds, etc., 11·4 pour 100; colons, 12·5 pour 100; autres causes connues, 3·9 pour 100; causes inconnues, 28·8 pour 100. Il sera par là aisé de constater que la négligence des vagabonds et des colons constitue une cause très sérieuse d'incendie le long des chemins de fer; ces deux éléments réunis sont la cause de près d'un quart de la somme totale des incendies.

La statistique des incendies pour l'année 1914 fut omise, par oubli, dans le dixième rapport annuel publié par la Commission et, par conséquent, nous l'incluons dans le présent rapport.

NETTOYAGE DE L'EMPRISE.

Les progrès réalisés dans la disposition des matériaux inflammables le long de l'emprise, en vertu de l'article 297 de la Loi des Chemins de Fer, ont été en général satisfaisants, bien que, dans quelques cas, on a dû remettre à plus tard certains travaux nécessaires et ceci à cause de la dépression financière causée par la guerre. Cette partie de l'organisation a reçu beaucoup d'attention de la part des fonctionnaires locaux de la Commission, en plus des inspections spéciales, dans le Nouveau-Brunswick, Québec et la Nouvelle-Ecosse, faites par H. C. Johnson, inspecteur des incendies du bureau-chef.

La compagnie du Grand-Tronc a continué à nettoyer son emprise à travers le Parc Algonquin et les districts de Parry-Sound et de Muskoka. L'entente conclue

entre cette compagnie et la province dans le but de nettoyer l'emprise, ainsi qu'une ligne de feu s'étendant près de la dite voie dans le Parc Algonquin, se poursuit toujours et a donné de très bons résultats jusqu'à présent.

Il y a aussi été conclu des ententes entre la compagnie du Canadien-Northern et J. R. Booth, pour le nettoyage de l'emprise et d'une ligne de feu s'étendant près de la voie ferrée sur certaines parties de la ligne entre North-Bay et Pembroke. Le Canadian-Northern a encore beaucoup à faire en matière de nettoyage de l'emprise dans Ontario.

Dans l'ouest, la division des parcs de l'Etat a considérablement réduit les dangers d'incendie le long de certaines parties de la voie du Pacifique-Canadien dans le parc des montagnes Rocheuses, en y enlevant tous les matériaux inflammables et débris sur une ligne de protection contre le feu le long de la voie ferrée; ce travail fut fait par des ennemis internés au pays.

Les compagnies de chemin de fer ne cessent de porter plaintes; dans certains cas elles ont fait connaître tous leurs efforts dans le but d'empêcher le feu de se propager, ces efforts étant nullifiés par les dangers d'incendie nombreux qui se trouvent le long de leurs voies ferrées. Ces dangers existent sur des terres de la Couronne ainsi que sur des lots privés et les efforts des compagnies de chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission n'apporteront jamais de grands résultats tant que l'on permettra que les terres avoisinantes des lignes soient de véritables trappes à feu.

RÉSUMÉ des rapports touchant les incendies se déclarant dans des sections forestières

Numéro.	—	Pacifique-Canadien. (Lignes de l'Ouest.)	Réseau du Canadien-Nord. (Lignes de l'Ouest.)	Grand-Tronc-Pacifique.	"Great Northern"	"Kettle Valley".
1	Nombre total des feux se déclarant à plus de 300 pieds des rails.	317	168	126	116	17
2	Nombre total des feux sur ch. de fer avec causes—					
	(a) Locomotives (étincelles et cendriers)........	223	67	61	110	4
	(b) Négligence des employés de chemin de fer...	4	23	11	....	3
	(c) Pelles à vap., locom. de service de const., etc.	....	2	2	1	....
3	Nombre d'incendies autres que ceux des chemins de fer, avec causes—					
	(a) Vagabonds, autres voyageurs et feux de camp	37	8	20	1	3
	(b) Colons (défricheurs, etc.).....................	4	19	17	1	1
	(c) Autres causes connues.........................	....	5	....	1	1
4	Nombre d'incendies dont les causes sont inconnues.	49	44	15	2	5
5	Acres de terre dévastés par le feu se déclarant à moins de 300 pieds des rails du ch. de fer—					
	(a) Pâturages ou terres cultivées................	1,821	4,742	82	1,741	12
	(b) Jeunes forêts	4,261	11,923	2,682	30	75
	(c) Terres à bois..................................	726	11,044	181	14,156	55
	(d) Débris ou brûlé non repoussé.................	6,027	3,123	5,323	497	116
	(e) Superficie totale (comprenant a, b, c, d).. ...	12,835	30,832	8,268	16,424	258
6	Val. de la propr. détr., classifiée d'après les causes—					
	(a) Locomotives....................................	$120,795	$3,168	$629	$ 16,500	....
	(b) Négligence ou insouciance des employés des chemins de fer.	....	1,941	....	....	10
	(c) Pelles à vap., locom. de service de constr., etc.	....	8,800	....	....	....
7	Valeur de la propriété détr., classifiée comme suit—					
	(a) Jeunes forêts..................................	2,472	21,114	3,342	2	60
	(b) Bois marchand sur pied	1,017	89,392	215	16,650	280
	(c) Produits forestiers en voie de manufacture...	113,230	25,000	498	150	....
	(d) Propriété de ch. de fer non comprise ci-haut.	500	5,161	700	....	....
	(e) Propriété privée non comprise ci-haut.	5,920	1,829	60	776	....
	(f) Total de ce qui précède.......................	$123,139	$142,496	$4,815	$17,578	$340

* Y compris les chemins de fer "Canadian Northern-Ontario", "Irondale", "Bancroft and Ottawa" "Canadian Northern Quebec", "Quebec and Lake St. John" et "Halifax and South-Western". La statistique ci-dessus ne comprend pas cette partie du "Canadian Northern Ontario" qui se trouve entre Pembroke et Capreol, ainsi qu'entre Ruel et Port-Arthur, actuellement en construction.

** Cette colonne comprend la statistique se rapportant au "Boston and Maine", "Maine Central", Elgin and Havelock", Western Canada Power et White Pass and Yukon Route".

à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Com-
du Canada. Saison de 1914.

"Edmonton, Dunvegan and British Columbia".	Pacifique-Canadien. (Lignes de l'Est.)	Réseau du Canadien-Nord. (Lignes de l'Est.)*	Réseau du Grand-Tronc.	"Algoma Central and Hudson Bay and Algoma Eastern".	"Dominion Atlantic".	Divers.**	Totaux.	Numéro.
250	206	80	27	8	10	21	1,346	1
200	87	32	15	1	4	18	822	2 (a)
....	22	11	3	....	....	....	77	(b)
....	....	....	....	....	....	....	5	(c)
50	12	3	....	2	....	1	137	3 (a)
....	17	3	....	....	....	....	62	(b)
....	5	....	3	1	....	....	16	(c)
....	63	31	6	4	6	2	227	4
1,020	1,807	252	36	....	8	8	11,529	5 (a)
2,100	2,114	1,387	24,637	....	....	117	49,326	(b)
7,421	4,412	1,295	68,205	1	....	....	107,496	(c)
1	3,543	4,235	182	340	31	1	23,419	(d)
10,542	11,876	7,169	93,060	341	39	126	191,770	(e)
$81,000	$5,000	$16,489	$92,746	$5	$5	$117	$336,454	6 (a)
....	5,550	544	40	....	....	....	8,085	(b)
....	....	....	....	....	....	....	8,800	(c)
29,400	2,423	703	....	....	....	108	59,624	7 (a)
59,368	19,859	16,205	....	1	....	....	202,987	(b)
13,400	....	....	200	....	....	....	152,478	(c)
150	552	65	1,230	....	....	44	8,402	(d)
....	1,050	216	....	....	....	100	9,951	(e)
$102,318	$23,884	$17,189	$1,430	$1	....	252	433,442	(f)

RÉSUMÉ des rapports d'incendie dans les sections forestières ; ces incendies se produisant à moins de 300 pieds des rails des chemis de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada—Saison de 1915.

PAR CHEMINS DE FER.

—	Pacifique-Canadien.* (Lignes de l'Ouest.)	Canadien-Nord. (Lignes de l'Ouest.)	Grand-Tronc-Pacifique.	Great Northern. **	Kettle Valley.	Edmonton, Dunvegan & B.C.	Pacifique-Canadien. (Lignes de l'Est.)	Canadien-Nord. (Lignes de l'Est.)	Réseau du Grand-Tronc.	Algoma Central & H.B.	Dominion Atlantic.	Divers. ***	Totaux.
A.—FEUX DE CHEMIN DE FER.													
Nombre, par causes :—													
(a) Locomotives	33	23	30	33	8	14	34	36	9	1	.....	11	232
(b) Employés	4	6	5	3	1	.....	23	12	1	1	4	5	65
(c) Total	37	29	35	36	9	14	57	48	10	2	4	16	297
2. Superficie dévastée:—													
(a) Jeunes forêts (acres)	.....	15	45	.....	.....	17	857	121	2,113	.....	.....	29	3,197
(b) Terres à bois	1	42	3	.....	1	.....	8	3	5	.....	.....	29	92
(c) Débris ou brûlé	31	17	704	444	43	400	341	191	80	626	.....	13	2,890
(d) Autres terres	11	736	17	133	1	5,120	82	23	4	.....	3	38	6,168
(e) Total	43	810	769	577	45	5,537	1,288	338	2,202	626	3	109	12,347
3. Valeur de la propriété détruite :—	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
(a) Jeunes forêts	.....	45	45	.....	.....	51	200	48	837	.....	.....	10	1,236
(b) Bois marchand sur pied	.....	210	17	.....	15	.....	.....	.....	10	.....	.....	87	339
(c) Débris	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	.....	.....	.....	.....	.....	150
(d) Autres terres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63	.....	40	23	126
(e) Produits forestiers	.....	6	.....	.....	.....	.....	411	1,589	74	.....	.....	2	2,082
(f) Autres propriétés	166	1,443	.....	519	110	4	676	794	610	.....	.....	91	4,413
g) Total	166	1,704	62	519	125	55	1,437	2,431	1,594	.....	40	213	8,346
B.—CAUSES CONNUES : FEUX AUTRES QUE CEUX DES CH. DE FEC.													
1. Nombre—causes :—													
(a) Vagabonds, campeurs, etc.	14	22	19	.....	6	8	5	2	.....	2	.....	.....	78
(b) Colons	12	21	8	.....	.....	2	27	13	.....	.....	.....	3	86
(c) Autres causes connues	13	.....	4	2	.....	.....	4	4	.....	.....	.....	.....	27
(d) Total	39	43	31	2	6	10	36	19	.....	2	.....	3	191

B.—CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES INCENDIES PROVENANT DES CH. DE FER—*Fin.*													
2. Superficies incendiées :—													
(a) Arbustes (acres)	26	2,320	84		7	15	53	1,280				75	3,860
(b) Terre à bois	1	7	2				53	425					488
(c) Vieux brûlé	81	149	144		10		169	1,206		1			1,760
(d) Autres catégories de terrains	3	1,434	35	2	1	1	10	206				8	1,700
(e) Total	111	3,910	265	2	18	16	285	3,117		1		83	7,808
3. Valeur de la propriété détruite:—	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
(a) Arbustes	210	6,960	133		16	45	100	500				64	8,028
(b) Gros bois	15	37	23				106	5,700					5,881
(c) Débris							45						45
(d) Autres espèces de terrains							15	200					215
(e) Produits forestiers	14		1,915			1							1,930
(f) Autres propriétés		600	220				1,015	8					1,843
(g) Total	239	7,597	2,291		16	46	1,281	6,408				64	17,942
C.—INCENDIES D'ORIGINE INCONNUE.													
1. Nombre total rapporté	34	59	11	3		5	41	29	8	1	3	4	198
2. Superficies brûlées :—													
(a) Arbustes (acres)	145	160		25			323	282	152		25	35	1,147
(b) Terre à bois	300	705	10				50	1,500			15		2,580
(c) Débris ou vieux brûlés	5,253	25	4				1,121	1,112	30	300	40	6	7,891
(d) Autres espèces de terrrains	209	4,487	515	1		1	88	1	5		183		5,490
(e) Total	5,907	5,377	529	26		1	1,582	2,895	187	300	263	41	17,108
Valeur de la propriété détruite :—	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
(a) Arbustes	1,162	481		200			587	22	267			16	2,735
(b) Gros bois	9,000	3,525	160				300	12,002			21		25,008
(c) Débris							15						15
(d) Autres terrains											100		100
(e) Produits forestiers				140			5,015	200	2,490		2		7,847
(f) Autres propriétés	390	453				2	8,240	2,303	25	850			12,263
(g) Total	10,552	4,459	160	340		2	1,4157	14,527	2,782	850	123	16	47,968

SOMMAIRE des rapports sur les incendies survenus dans les sections forestières, à moins de 300 pieds des voies des chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission des Chemins de Fer du Canada, saison 1915—*Fin.*

—	Canadien du Pacifique.* (T. O.)	Canadien du Nord. (T. O.)	Grand-Tronc-Pacifique.	Grand-Nord.**	Vallée de la Kettle.	Edmonton, Dunvegan & C.-B.	Canadien du Pacifique. (T. E.)	Canadien du Nord. (T. E.)	Grand-Tronc.	Algoma Central & H. B.	Dominion Atlantic.	Divers.***	Totaux.
D.—GRAND TOTAL.													
1. Nombre total des incendies	110	131	77	41	15	29	134	96	18	5	7	23	686
2. Superficies incendiées :—													
(a) Arbustes	171	2,495	129	25	7	32	1,233	1,683	2,265	....	25	139	8,204
(b) Gros bois	302	754	15	....	1	....	111	1,928	5	....	15	29	3,160
(c) Débris ou vieux brûlés	5,365	191	852	444	55	400	1,631	2,509	110	927	40	19	12,541
(d) Autres terrains	223	6,657	567	136	2	5,122	180	230	9	....	186	46	13,358
(e) Total	6,061	10,097	1,563	605	63	5,554	3,155	6,350	2,389	927	266	233	37,263
3. Valeur de la propriété détruite :—	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
(a) Arbustes	1,372	7,486	178	200	16	96	887	570	1,104	....	....	90	11,999
(b) Gros bois	9,015	3,772	200	....	15	....	406	17,702	10	....	21	87	31,228
(c) Débris	....	....	....	....	....	....	210	....	....	....	....	....	210
(d) Autres terrains	....	....	....	....	....	....	15	200	63	....	140	23	441
(e) Produits forestiers	14	6	1,915	140	....	1	5,426	1,789	2,564	....	2	2	11,859
(f) Autres propriétés	556	2,496	220	519	110	6	9,931	3,105	635	850	....	91	18,519
(g) Total	10,957	13,760	2,513	859	141	103	16,875	23,366	4,376	850	163	293	74,256

* Comprend Esquimalt et Nanaïmo. ** Comprend Victoria et Sydney. *** Comprend les lignes suivantes : "*Cumberland Railway and Coal Company; Quebec, Montreal and Southern; Boston and Maine;* Maine-Central; *Elgin and Havelock; St. Martin's; Quebec-Oriental; Atlantic Quebec and Western; White Pass and Yukon.*"

NOTE.—Au cours de 1915, on n'a rapporté aucun incendie ayant pris origine à moins de 300 pieds de la voie, le long du Témiscouata; du *Salisbury and Albert;* du *Moncton & Buctouche;* du *Ottawa & New-York;* du *Western Canada Power* et du *Algoma-Eastern.*

TABLEAU indiquant le nombre et le pourcentage des incendies, d'après leurs causes, en 1914 et 1915.

Causes.	1914.		1915.		Diminution.	Augmentation.
	Nombre.	Par cent.	Nombre.	Par cent.	Par cent.	Par cent.
Locomotives	822	61·0	232	33·9	27·1	....
Employés	77	5·7	65	9·5	......	3·8
Autres causes mécaniques	5	·4	....	....	Pas de rapport en 1915.	
Chemineaux et campeurs	137	10·2	78	11·4	....	1·2
Colons	62	4·6	86	12·5	....	7·9
Autres causes inconnues	16	1·2	27	3·9	....	2·7
Causes inconnues	227	16·9	198	28·8	....	11·9
Totaux	1,346	100·0	686	100·0	49 % moins les incendies en 1915.	

Le gouvernement provincial de Québec a amendé les statuts concernant la protection des forêts contre les incendies, de telle sorte que les porteurs de permis de coupe de bois sur les terres de la Couronne contigües aux emprises des chemins de fer sont requis d'enlever les débris inflammables sur une lisière de cent pieds de large, chaque côté de l'emprise. Le risque des incendies par les chemins de fer, dans le Dominion, diminuerait grandement si l'on étendait ces exigences aux terres privées et aux autres provinces.

APPAREILS PROTECTEURS SUR LES LOCOMOTIVES.

Au cours de la dernière saison, les officiers du service d'inspection des incendies ont inspecté les appareils de protection contre les incendies sur 850 locomotives. Leurs rapports ont été transmis au service de l'exploitation. On a reçu une plainte contre la compagnie de chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* au sujet de l'état dangereux d'une locomotive. Comme conséquence, on a émis l'ordonnance n° 23722, en date du 19 mai 1915, pour faire retirer cette locomotive du service tant qu'elle ne serait pas en bon état, au point de vue de la sécurité.

COMBUSTIBLE DES LOCOMOTIVES.

Au cours de l'été de 1915, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a terminé son installation pour l'emploi exclusif du pétrole comme combustible de locomotives entre Jasper, Alta, et Prince-Rupert, C.-B., distance de 718 milles. On a continué à se servir du pétrole comme combustible sur 477 milles du Pacifique-Canadien, 134 milles de l'*Esquimalt and Nanaimo* et 115 milles du Grand-Nord. Ainsi, le nombre de milles sur lequel on s'est servi du pétrole, au Canada, est de 1,444 milles, dont 1,426 sont dans la Colombie-Britannique et 18 dans l'Alberta. Dans un seul cas, on a trouvé une raison de supposer qu'un incendie avait été causé par une locomotive à pétrole et, même dans ce cas, la preuve n'a pas été péremptoire. On sait cependant qu'aux Etats-Unis, dans certains cas, des locomotives à pétrole ont causé des incendies parce que les carneaux avaient été mal ou trop peu fréquemment sablés. Il reste établi que l'usage du pétrole comme combustible enlève en grande partie, le danger des incendies par les trains.

Les compagnies de chemin de fer en question, dans chaque cas, se sont servi de pétrole, comme combustible, de leur propre initiative.

L'an dernier, 22 échantillons de charbon ont été pris et soumis au service d'inspection des incendies par les membres du service de sylviculture du Dominion nommés officiers de la Commission. Plusieurs de ces échantillons ont été soumis, pour analyse,

au service d'épreuve des combustibles du ministère des Mines, à cause du règlement 7 de l'ordonnance générale n° 107 défendant l'usage du lignite comme combustible de locomotives.

AVIS CONCERNANT LA PROTECTION CONTRE LES INCENDIES.

Les avis concernant la protection contre les incendies, en 1915 ont été, pour la plupart, semblables à ceux de 1914. La principale particularité a été l'établissement d'une quatrième catégorie sous le nom de " Section (B): Terres à Foin cultivées ". On a jugé cela nécessaire par suite de l'opposition très générale des propriétaires terriens à laisser les employés de chemins de fer entrer sur des terres ensemencées de plantes fourragères tel que la fléole des prés, le brome, le trèfle et la luzerne. Sur ces terres, le danger des incendies est généralement moins considérable que dans le cas des enclos à pâturage ou des terres sauvages. On a donc stipulé que la construction de coupe-feu sur les terres à foin se ferait sur la base déjà établie pour les terres de chaume, c'est-à-dire que quand le propriétaire jugeait nécessaire l'établissement d'un coupe-feu sur sa terre il devait en prendre l'initiative et labourer une lisière de quatre pieds à une distance d'environ 200 pieds de la voie principale, quitte à se faire payer $1.75 par mille linéaire de coupe-feu, par la compagnie du chemin de fer, dans les 40 jours suivant la soumission, par le propriétaire ou l'occupant, d'un état de compte écrit. Il a été entendu que la somme minima à payer, dans chaque cas, serait d'une piastre. Cette disposition a été généralement acceptée par les compagnies de chemins de fer et les cultivateurs.

Des avis concernant les coupe-feu ont été envoyés au Pacifique-Canadien, au *Canadian-Northern,* au Grand-Tronc-Pacifique, au Grand-Nord, à l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia.* Comme auparavant, ces avis s'appliquent aux lignes qui se trouvent dans les provinces des prairies.

STATISTIQUES CONCERNANT LES COUPE-FEU.

Le sommaire suivant indique le nombre de milles de coupe-feu faits ou entretenus par les chemins de fer se trouvant sous la juridiction de la Commission, dans les trois provinces des prairies, au cours de 1915, ainsi que les milles de coupe-feu qui n'ont pas été faits pour des raisons spéciales. On verra qu'il y avait 13,445·76 milles de voie, sujets aux avis de la Commission concernant les coupe-feu, dans les trois provinces concernées. Comme l'établissement des coupe-feu est exigé des deux côtés de la voie, cela représente 26,887·52 milles de coupe-feu dont 12,819·5 milles ont été faits et entretenus et 14,068·02 milles ne l'ont pas été.

SOMMAIRE de l'établissement et de l'entretien des coupe-feu par les compagnies de chemins de fer des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, 1915.

—	E. D. & B. C.	Grand-Nord.	Grand-Tronc-Pacifique.	Canadien du Nord.	Canadien du Pacifique.	Totaux.
Longueur en milles de voie	26·50	162·38	(6)2,052·00	4,853·33	6,349·55	13,443 76
Longueur en milles de coupe-feu (1)	53·00	324·76	4,104·00	9,706·66	12,699·10	26,887·52
Coupe-feu construits (indiqués en milles de coupe-feu).						
A. Terres de chaume protégées par les propriétaires	6·00	237·00	259·90	1,079·00	3,165·65	4,747·55
B. Terres à foin cultivées protégées par les propriétaires	0·85	....	1·80	175·00	9 80	187·45
C. Enclos à pâturage	1·60	19·00	421·40	341·25	1,228·70	2,011·95
D. Terres sauvages	1·90	·50	1,097 80	1,556·05	3,216·30	5,872·55
Total des milles de coupe-feu construits	10·35	256·50	1,780·90	3,151·30	7,620·45	12,819·50
Coupe-feu non construits (en milles de coupe-feu).						
Exemptions (2)	16·95	53·76	1,303·70	3,310·36	2,591·75	7,276·52
Prop. refus. de perm. l'étab.d'un c.-feu(3)	5·30	1·75	5·30	46·05	11·28	69·68
Inutile; terre déjà labourée (4)	2·75	2 50	181·30	406·25	756 60	1,349·40
A. Terres de chaume non protégées par le propriétaire (5)	·30	....	753·80	1,247·25	1,103·30	3,109·65
B. Terres à foin cultivées non protégées par les propriétaires (6)	2·35	....	19·30	188·05	55·88	265·58
Diverses autres raisons	15·00	10·25	54·70	1,357·40	559·84	1,997·19
Total des milles de coupe-feu non construits	42·65	68·26	2,323·10	6,555·36	5,078·65	14,068·02

(1). Le nombre des milles de coupe-feu est le double de celui des milles de voie parce que la construction des coupe-feu est nécessaire des deux côtés de la voie.

(2). La compagnie est exemptée de la construction des coupe-feu dans les parties de sa ligne où il est prouvé que cette construction serait inutile ou impraticable.

(3). Les employés de la compagnie de chemin de fer n'ont pas obtenu du propriétaire la permission d'entrer sur son terrain pour y établir des coupe-feu.

(4). Coupe-feu inutile, champs déjà labourés.

(5). Coupe-feu dans le chaume de grain et sur les terres à foin cultivé requis seulement là ou le propriétaire ou l'occupant veut labourer un coupe-feu au prix raisonnable établi par la Commission.

(6). La diminution sur le nombre total de milles indiqué dans le rapport de 1914 est dû au fait qu'une ligne entre Winnipeg et la frontière ontarienne a été transférée par le Grand-Tronc-Pacifique à l'administration des chemins de fer de l'Etat.

PLAINTES CONCERNANT LES COUPE-FEU.

En 1915, on a reçu les plaintes suivantes:

Dommage par l'incendie: Pacifique-Canadien, 1; *Canadian-Northern*, 6; *Edmonton, Dunvegan and British Columbia*, 1; total, 8. Parmi ces plaintes, deux sont venues de l'Alberta et six de la Saskatchewan. Le plaignant a été avisé, dans chaque cas, que la Commission n'avait pas juridiction au sujet des réclamations pour dommages.

Défaut de labourer ou d'entretenir les coupe-feu, ou labour insuffisant: Pacifique-Canadien, 4; *Canadian-Northern*, 1; Grand-Tronc-Pacifique, 3; total, 8. Là-dessus, une plainte est venue de l'Alberta et sept de la Saskatchewan.

Dommage à la terre et aux récoltes par le labour: Pacifique-Canadien, 1, dans la province de Saskatchewan.

Rapports par les compagnies de chemins de fer que les propriétaires refusent de permettre qu'on laboure des coupe-feu: Pacifique-Canadien, 3; *Canadian-Northern*,

1; Grand-Tronc-Pacifique, 1; Grand-Nord, 1; total, 6. Là-dessus, deux plaintes sont venues de l'Alberta, une de la Saskatchewan et trois du Manitoba. Dans deux de ces cas, la Commission a émis des ordonnances pour donner à la compagnie du Pacifique-Canadien, l'autorisation d'entrer sur les terres pour y labourer des coupe-feu. Dans les autres cas, on en est venu à une entente, après enquête, ce qui a rendu inutile l'émission d'une ordonnance.

Rapports des compagnies de chemins de fer que certains propriétaires refusent de permettre qu'on brûle l'herbe entre leurs coupe-feu et l'emprise de la voie: Grand-Tronc-Pacifique, 1, dans la province de Saskatchewan.

En tout, on a reçu un total de 24 plaintes.

Respectueusement soumis,

CLYDE LEAVITT,

Inspecteur en chef des incendies, C. C. F.

APPENDICE I.

"I."

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1916.

Abbott—Electrical Transmission of Energy.
Abbott—Railway Law of Canada.
Abbott—Telephony.
Ackworth—Elements of Railway Economics.
Actes du Canada et des Provinces non abrogés par les Statuts Revisés, 1887.
Acts of the Provinces and of Canada not Repealed by the Revised Statutes, 1887.
Act to Regulate Commerce.
Adams—Railroad Accidents.
Adams—The Block System.
Alabama Railroad Commission Reports.
Alberta Law Reports.
Allen—Telegraph Cases.
American Electrical Cases.
American and English Annotated Cases ; Digest.
American and English Encyclopedia of Law.
American and English Railroad Cases, Old and New Series ; Digest.
American Railway Association Proceedings.
American Railway Reports.
American Reports, Digest.
Anderson—Dictionary of Law.
Anderson—Index-Digest of Interstate Commerce Laws.
Arizona Corporation Commission Reports.
Armstrong—Digest of Nova Scotia Reports.
Ashe—Electric Railways.
Audette—Practice of the Exchequer Court.
Auditor General's Reports.

Baldwin—American Railroad Law.
Barnes—Interstate Transportation.
Bartholomew—Air Brakes for Electric Cars.
Beach—Law of Railways.
Beach—Monopolies and Industrial Trusts.
Beach—Railway Digest (Annual).
Beal—Bailments.
Beal—Cardinal Rules of Legal Interpretation.
Beal and Wyman—Railroad Rate Regulation.
Beauchamp—Jurisprudence of the Privy Council.
Beaudry-Lacantinerie—Droit Civil.
Beavan and Walford—Railway Cases.
Bell and Dunn.
Belsterling—Digest of Decisions—Transit Privileges.
Beullac—Code de Procédure Civile.
Bigg—General Railway Acts.
Biggar—Municipal Manual.
Bird—Digest of British Columbia Case Law.
Blakemore—Abolition of Grade Crossings in Massachusetts.
Bligh—Ontario Law Index to 1900.
Bligh and Todd—Dominion Law Index, 1898.
Booth—Street Railways.
Boulton—The Law and Practice of a Case Stated.
Bouvier's Law Dictionary.
Boyle and Waghorn—The Law and Practice of Compensation.
Boyle and Waghorn—The Law Relating to Railway and Canal Traffic.
Brandeis—Scientific Management.
Brassey, Lord—Fifty Years of Progress and the New Fiscal Policy.
Brice—Tramways and Light Railways.
Brice—Ultra Vires.
British Columbia Reports, 20 vols.
British Columbia Statutes, 1872-1915. Statuts Revisés, 1897 et 1911. Statuts Codifiés. 1877.
British Columbia Year Book.

British Ruling Cases.
Brockway—Electric Railway Accounting.
Broom's Legal Maxims.
Browne—The Law of Compensation.
Browne's Practice before the Railway Commissioners.
Brown and Theobald—Law of Railways.
Bullinger—Postal and Shippers' Guide for the United States and Canada.
Butterworth—Practice of the Railway and Canal Commission.
Butterworth—Railways and Canals.
Byer—Economics of Railway Operation.

California Board of Public Utilities Annual Reports, 1910-1912.
California Railroad Commission Reports, 1903-1914.
Calvert—Regulation of Commerce.
Campbell—Forest Fires and Railways.
Cameron—Supreme Court Practice and Rules, 1913.
Canada Law Journal, 51 vols.
Canada Legal Directory, 1914.
Canada and Newfoundland Gazetteer.
Canada Year Book.
Canadian Annual Digest, 1896-1914.
Canadian Law Review, 1906-1914.
Canadian Case Law Digest, 1901-1915.
Canadian Law Times, vols 28-35.
Canadian Reports, Appeal Cases, vols 1-5 ; 1906-1912.
Canadian Ten-Year Digest, 1901-1911.
Car Builders' Dictionary, 1906-1912.
Carmichael Law of the Telegraph—Telephone and Submarine Cable.
Carter—When Railroads were new.
Cartwright's British North America Cases.
Cartwright's Canadian Law List, 1906-1915.
Casson, Ellis and Hutchinson, Jr.—Horse, Truck and Tractor.
Century Dictionary and Cyclopedia.
Chandler—The Express Service and Rates.
Chambers—Parliamentary Guide, 1909.
Charter of the City of Montreal, with Amendments.
Chitty's Archbold's Q. B. Practice.
Chitty's K. B. Forms.
Clapp—The Navigable Rhine.
Clarke and Others—The American Railway.
Clarke's Street Accident Law.
Clarke—State Railroad Commissions.
Clark—Studies in History, Economics and Public Law. Standards of Reasonableness in Local Freight Discriminations.
Clements—Canadian Constitution.
Clements—Federal Supervision of Railroads.
Cleveland and Powell—Railroad Finance.
Cleveland and Powell—Railroad Promotion and Capitalization.
Clifton and Grimaud—A New Dictionary of the French and English Languages.
Clifton and Grimaud—Technological Dictionary, English, German, French.
Clode—Rating of Railways.
Colorado Public Utilities Commission Reports, 1913-1915.
Colson—Abrégé de la Législation des Chemins de Fer et Tramways.
Columbia Public Utilities Commission Reports, 1913-1914.
Commission Telephone Cases.
Congdon's Digest of Nova Scotia Reports.
Connecticut Public Utilities Commission Reports, 1912.
Connecticut Railroad Reports, 1910.
Connors—Report of the Working of American Railways.
Constantineau—On the De Facto Doctrine.
Cooke and Townsend—Transportation.
Cooley—The American Railway. Its Construction, Development, Management, and Appliances.
Cooley on Taxation.
Copnall—A Practical Guide to the Administration of Highway Law.
Cowles—A General Freight and Passenger Post.
Coutlee's Digest Supreme Court Reports.
Criminal Code, 1892 and 1900.
Croswell—The Law Relating to Electricity.
Curran—Freight Rates—Studies in Rate Construction.
Currier—Railway Legislation of the Dominion of Canada, 1867-1905.
Cyclopedia of Law and Procedure, 40 vols. Annotations, 1907-1914.

Dagger—Telephone Systems. The Ontario Telephone Act.
Daggett—Railroad Reorganization.
Daily Freight Register, 1911-1913.
Dale and Lehmann—English Overruled Cases.

Daniell—Chancery Forms.
Darlington's Railway Rates.
Daviel—Des Cours d'Eau.
Denis and White—Water Powers (Commission of Conservation).
Denton—Municipal Negligence (Highways).
Desbarats—Newspaper Directory, 1914.
Dewsnup—Railway Organization and Working.
Dictionary of Altitudes in Canada.
Directory of Railway Officials.
Disney's Carriage by Railway.
Dixon and Parmelee—Bureau of Railway Economics. The Arguments for and against Train-Crew Legislation.
Dodd—Law of Light Railways.
Doherty—Liability of Railroads to State.
Dorsey—English and American Railroads Compared.
Douglas—The Influence of the Railroads of the United States and Canada on the Mineral Industry.
Droege—Freight Terminals and Trains.
Duff—Merchants Bank and Railroad Book-keeping.
Dunn—American Transportation Question.

Eaton—Railroad Operations. How to Know them.
Eaton—Handbook of Railroad Expenses.
Eddy on Combinations.
Edwards—Railway Nationalization.
Electric Train Staff Catalogue, Union Switch and Signal Co.
Elliott—The Individual, The Corporation, and the Government.
Elliott—Minnesota. The Railways and Advertising.
Elliott on Railroads.
Elliott on Roads, and Streets.
Encyclopedia Britannica.
Encyclopedia of the Laws of England, 15 vols. Annual Supplements, 1910-1914.
Endlich on Statutes.
English Law Reports to 1915. Digest, 1901-1915.
English Reports (réimpressions), 154 vols.
English Ruling Cases, 26 vols. Supplement, vol. 27.
Ewart's Digest of Manitoba Law Reports.
Exchequer Court Reports.
Express Companies—Judgment of the Board.
Express Statistics of the Dominion of Canada, 1912.

Farnham—Water and Water Rights.
Frye—Civil Engineer's Pocket Book.
Fry—Specific Performance.
Fuzier-Herman—Code Civil, 4 vols. Supplément, 2 vols.
Fuzier-Herman—Répertoire du Droit Français, 37 vols.
Fetter—Carriers of Passengers.
Finch—Federal Anti-Trust Divisions.
Florida Railroad Commission Reports, 1913-1915.
Floy—Valuation of Public Utility Properties.
Forney—Catechism of the Locomotive.
Foster—Engineering Valuation of Public Utilities and Factories.

Gear and Williams—Electric Central Station Distributing Systems.
Georgia Railroad Commission Reports.
Gephart—Transportation and Industrial Development in the Middle West.
Gilbert's Street Railway Reports.
Gillette's Hand Book of Cost Data.
Glen on Highways.
Goodeve—Railway Passengers.
Gould on Waters.
Gray's Communication by Telegraph.
Greene on Highways.
Grierson's Railway Rates, English and Foreign.
Guernsey—Effect of the War on Public Utilities.

Hadley—Railway Transportation.
Hadley—Railway Working and Appliances.
Haines' American Railway Management.
Haines—Railway Corporations as Public Servants.
Haines' Restrictive Railway Legislation.
Hamilton on Railroad Laws of New York, 1906-7.
Hamilton—Railway and Other Accidents.
Hamlin's Interstate Commerce Acts Indexed and Digested.
Hammond—Railway Rate Theories of the Interstate Commerce Commission.
Hardcastle on Statute Law.
Hay, Jr.—The Law of Railway Accidents in Massachusetts.

Hayes—Public Utilities, Their Cost New and Depreciation.
Hemmeon—History of the British Post Office.
Henderson—Ditches and Water Courses.
Henderson on Locomotive Operation.
Hendrick on Railway Control by Commissions.
High on Injunctions.
Hitt—Electric Railway Dictionary.
Hodges on Railways.
Hodgins Dominion and Provincial Legislation.
Holmested and Langton—Ontario Judicature Act.
Holmested and Langton—Forms and Precedents.
Holt on Canadian Railway Law.
Hopkins—The Law of Personal Injuries.
Hough—Ocean Traffic and Trade.
Hudson on Compensation.
Hutchinson—Carriers.
Hutchinson on Carriers.

Idaho Public Utilities Commission Reports, 1913-1915.
Illinois Railroad and Warehouse Commission Reports, 1902-1906.
Illinois Railroad and Warehouse Commission Annual Reports, 1889-1913.
Illinois State Public Utilities Commission Report, 1914.
Index of Cases Reported in the English Law Reports, 1905-1915.
Index to Interstate Commerce Commission Case in the Federal Courts, 1887-1914. Division of Indices.
Indiana Railroad Commission Report, 1910.
Index to Law Times Report.
Index to Quebec Official Reports.
Interstate Commerce Commission. Express Rates, Practices and Accounts.
Interstate Commerce Commission. Division of Statistics. A Preliminary Abstract of Statistics of Common Carriers, 1914.
Interstate Commerce Commission Reports, 33 vols. Annual Reports to 1913.
Interstate Commerce Reports. Express Rates, Practices and Accounts.
Ivatts—Railway Management.

Jackman—Freight Rates and Classifications, Express Service, Carriage by Water. (Interstate Commerce.)
Jacobs' Railway Law of Canada.
Jevons—The State in Relation to Labour.
Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.
Johnson and Huebner—Railroad Traffic and Rates.
Jones—For Farming (Commission of Conservation).
Jones on Telegraph and Telephone Companies.
Joyce on Electric Law.
Judson on Interstate Commerce.

Kansas Public Utilities Commission Reports, 1911-1912.
Kent's Index to Cases Judicially Noticed in the Law Reports (English).
Keasbey on Electric Wires.
Kent's Digest of Decisions under the Federal Safety Appliance and Hours of Service acts. 1915.
Kerr on Injunctions.
Kirkman—The Science of Railways.
Knoop on Principles and Methods of Municipal Trading.

Lafleur's Conflict of Laws.
Lake—Report Major-General Sir P. H. N. Lake.
Langelier—Cours de Droit Civil.
Langelier—De la Preuve.
Langstroth—De la Preuve.
Langstroth and Stilz—Railway Co-operation.
Larombière.
Latimer on Railway Signalling in Theory and Practice.
Laurent's Droit Civil.
Law Times Reports, 112 vols. General Index, Vols. 91 to 100.
Lefroy's Legislative Power in Canada.
Legal News.
Leggett on Bills of Lading.
Lewis—American Railroad and Corporation Reports.
Lewis' Eminent Domain.
Lewis—Railway Signal Engineering.
Lewis' Sutherland on Statutory Construction.
Littré et Beaujean—Dictionnaire de la Langue Française, avec un Supplément d'Histoire et de Géographie.
Los Angeles Public Utilities Board Reports, 1913-1915.
Louisiana Railroad Commission Reports.
Lovell's Compendium.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c

Lovell's Gazetteer of the Dominion of Canada.
Lovell's Table of Routes.
Lower Canada Jurists.
Lower Canada Reports.
Lust and Merriam's Digest of Decisions under the Interstate Commerce Act.
Lyon on Capitalization. A Book on Corporation Finance.

MacBeth on the Rationale of Rates.
MacMillan-Gutches—Forest Products of Canada, 1908.
MacMurchy and Dennison's Canadian Railway Cases.
MacMurchy and Dennison's Railway Law of Canada.
Macnamara's Law of Carriers.
Maine Commissioner of Highways Reports.
Maine Public Utilities' Commission Reports.
Manitoba Law Reports.
Manitoba Public Utilities Commission Reports.
Manitoba Statutes.
Mann—Massachusetts Railroad and Railway Laws, 1908.
Manual Railway and Signal Association.
Marriott—The Fixing of Rates and Fares.
Massachusetts Railroad Commissioners' Reports,
Maryland Bureau of Statistics and Information, 1910.
Massachusetts General Laws Relating to the manufacture and sale of gas and electricity by and corporation, both private and municipal.
Massachusetts Public Service Commission relative to the capital expenditure, etc., of the N.Y., N.H., H.H. & H.R.R. Co.
Massáchusetts Public Service Commission Reports.
Masters' Supreme Court Practice, 1908.
Mathieu—Code Civil de la Province de Québec.
Mayne on Damages.
Maxwell on Statutes.
McDermot on Railways.
McLean—Georgian Bay Canal.
McNicol on American Telegraph Practice.
McPherson and Clarke's Law of Mines.
McPherson on Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the United States.
McPherson—Transportation in Europe.
Merritt's Federal Regulation of Railway Rates.
Mew's Digest of English Case Law. Annual Supplements.
Meyer's British State Telegraphs.
Meyer's Government Regulation of Railway Rates.
Meyer on Municipal Ownership in Great Britain.
Meyer—Public Ownership and the Telephone in Great Britain.
Meyer's Railway Legislation in the United States.
Michigan Railroad Laws.
Michigan Commissioner of Railroads Reports.
Mignault.
Mills—Our Inland Seas, Their Shipping and Commerce for Three Centuries.
Minnesota Railroad and Warehouse Commission Reports.
Montana Board of Railroad Commissioners and ex-officio Public Service Commission.
Montreal Directory.
Montreal Law Reports, Digest by Saint-Cyr.
Montreal Street Railway Company's Annual Report.
Moody's Analyses of Railroad Investments, 1913.
Moody—How to Analyse Railroad Reports.
Moore on Carriers.
Morris—Railroad Administration.
Mossop's Railway Operating Statistics.
Moulton—Waterways vs. Railways.
Mulver's Canadian Company Law.
Murray's English Dictionary.

National Association of Railway Commissioners, Proceedings. Digest of Federal and State Court Decisions Interstate Commerce Laws, Interstate Commerce Act as amended.
Nebraska Legislative Reference Bureau Bulletin No. 3. Legislative Procedure in Forty-eight States, 1914.
Nebraska—Laws Relating to Railroads and other Common Carrier. (Nebraska State Ry. Commission.)
Nebraska State Railway Commission Reports.
Neilson and Twisaday—International Telegraph Convention of St. Petersburg, and the International Telegraph Service Regulations, Lisbon Revision, 1908.
Nellis on Street Railroad Accident Law.
Nellis on Street Service Railroads.
Nelson on the Anatomy of Railroad Reports.
Nelson—Interstate Commerce Commission.
Nevada Railroad Commission Reports.

Nevada Public Service Commission Reports.
New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities Report.
New Brunswick Equity Reports.
New Brunswick Reports.
New Brunswick Statutes.
Newcombe—Railway Economics.
Newcombe's Work of the Interstate Commerce Commission.
New Jersey Board of Railroad Commissioner's Reports.
New Jersey Board of Public Utility Commissioners Statistics of Public Utility for 1913.
New Jersey Board of Railroad Commissioners' Reports.
New Hampshire Public Service Commission Reports.
New Hampshire—Laws relating to the Public Service Commission, 1915.
New Hampshire Public Service Classification of Accounts for Electric Utilities.
New Mexico State Corporation Commission Report.
New York Public Service Commission Reports, First and Second Districts.
New York Public Service Commission, Second District, Abstracts of Reports of Corporations Electrical, Gas, Telegraph, Telephone, Steam, 1913.
New York City, Department of Water Supply, Gas and Electricity. Report of Deputy Commission in relation to the Queen County Water Co., June 1, 1915.
New York Railroad Commissioners' Reports.
Nichol—English Railway and Canal Cases.
North Carolina State Tax Commission Report.
North Dakota Board of Railroad Commissioners' Report.
North West Territories Ordinances.
Nouveau Dictionnaire, Anglais-Français et Français-Anglais.
Nova Scotia Judicature Act.
Nova Scotia Reports.
Nova Scotia Statutes.
Noyes' American Railroad Rates.
Nutt—Technological Dictionary, French, German, English.

O'Brien's Conveyancer.
Official Postal Guide of Canada.
Ohio Public Utilities Commission. Uniform Classification of Accounts for electric utilities, effective January, 1915.
Oklahoma Corporation Commission Reports.
Ontario Digest Case Law. Supplement.
Ontario Gazetteer and Business Directory.
Ontario Law Reports. Digest of Cases.
Ontario Railway Digest.
Ontario Railway and Municipal Board Reports.
Ontario and Upper Canada Reports.
Ontario Statutes.
Oregon Railroad Commission Reports.
Oregon Railroad Commission. Uniform Classification of Accounts for Electric Utilities, Gas Utilities, and Water Utilities.
Ottawa Directory.
Oxley's Light Railways.

Paine on The Law of Bailments.
Paish on The British Railway Position.
Parsons on the Heart of the Railroad Problem.
Parsons' Railway Companies and Passengers.
Patterson's Railway Accident Law.
Pease on The Freight Transportation of Trolley Lines.
Pennsylvania State Railroad Commission Reports.
Pennsylvania Public Service Commission Reports.
Pierce's Digest of Decisions under Act to Regulate Commerce.
Piggott's Imperial Statutes.
Pim—The Railways and the State.
Pollock's Bill of Lading Exceptions.
Pond on Public Utilities.
Poor's Manual of Railroads.
Postal Guide of Canada.
Pratt's American Railways.
Pratt's Canals and Traders.
Pratt on German vs. English Railways.
Pratt—A History of Inland Transport and Communication in England.
Pratt and MacKenie on Highways.
Pratt—Railways and Their Rates.
Prentice—Federal Powers over Carriers and Corporations.
Prince Edward Island Reports.
Prince Edward Island Statutes.
Proctor—The Drainage Acts, 1908, Ontario, Manitoba, and British Columbia.
Public Utilities Report Annotated.
Public Utility Laws, Federal and State Court Decisions, Interstate Commerce Laws, Interstate Commerce Act as amended.

Quebec Law Reports.
Quebec Public Utilities' Commission Reports.
Quebec Statutes.

Radial Railway Entrances and Rapid Transit for the City of Toronto. Report to the Civic Transportation Committee, 1915.
Ripley—Railroads. Finance and Organization.
Railways and Canals Reports.
Railway Commission Reports.
Railway Signal Association Manual.
Railway Signal Association Proceedings.
Railways in the United States.
Ramsay's Appeal Cases.
Ramsay and Morin Reports.
Rapalje's Digest of American Decisions and Reports.
Rapalje and Mack's Digest of Railway Law.
Raper on Railway Transportation.
Rapports Judiciaires Officiels de Québec, Cour Supérieure et Cour du Banc du Roi.
Ray's Negligence of Imposed Duties, Passenger Carriers, Freight Carriers.
Redfield on The Law of Railways.
Redman's Arbitration and Awards.
Redman's Law of Railway Carriers.
Reeder—The Validity of Rate Regulations State and Federal.
Reese on Ultra Vires.
Revue de Jurisprudence.
Revue Légale. Nouvelle et ancienne séries.
Revue Trimestrielle Canadienne, 1915.
Rhode Island Public Utilities Commission Reports.
Richards—Conservation of Men.
Richardson & Hook—American Street Railway Decisions.
Richards and Soper on Compensation.
Ripley—The Railroads and the People.
Ripley—Railroad, Rates and Regulations.
Ripley—Railway Problems.
Robertson on Tramways.
Robinson and Joseph's Law and Equity Digest.
Roscoe's Nisi Prius.
Ross on British Railways.
Rover on Railroads.
Russell on Arbitration.
Russell and Bayley—Indian Railways Act, 1890.
Russell's Equity Decisions of Nova Scotia.

Saskatchewan Grain Markets Commission Reports.
Saskatchewan Reports.
Saskatchewan Statutes.
Sayings and Writing about the Railways.
Schouler's Bailments and Carriers.
Scott—Automatic Block Signals
Scott's Law of Telegraphs.
Scrutton—Charterparties and Bills of Lading.
Sellew—Steel Rails, Their History, Properties, Strength and Manufacture.
Seton on Decrees.
Shaughnessy Before the Interstate Commerce Commission, Long and Short Haul Provisions.
Shelton—The Lakes-to-the-Gulf Deep Waterway.
Sirey—Code Civil.
Smith's Organization of Ocean Commerce.
Snyder's American Railways as Investments.
Snyder's Annotated Interstate Commerce Act and Federal Anti-Trust Laws.
Sourdat.
South Carolina Railroad Commission Reports.
South Dakota Railroad Commissioner's Reports.
Stafford—The Canadian Oyster—Commission of Conservation Report.
Statistics of Common Carriers. Interstate Commerce Commission.
Statistics of Telegraph Companies in Canada.
Statistics of Express Companies in Dominion of Canada.
Statistics of Express Companies in United States.
Statistics of Public Utilities, New Jersey Board of Public Utility Commissioners.
Statistics of Railways in Canada.
Statistics of Railways in United States.
Statuts du Canada.
Statuts de Québec.
Statutes relating to the City of Toronto, 1894.
Stephens' Digest of Highway Cases.
Stephen's Quebec Digest.
Sterne—Railways in the United States.
Steven's Digest of N.B. Reports.

Stewart's Index to Dominion and Provincial Statutes.
Stickney on The Railway Problem.
Streets' Foundations of Legal Liability.
Strombeck—Freight Classification.
Stroud's Judicial Dictionary.
Suffern and Son—Railroad Operating Costs.
Supreme Court of Canada Reports.
Sutherland on Damages.

Talbot—The Making of a Great Canadian Railway.
Talbot and Fort's English Citations.
Talbot's Railway Conquest of the World.
Talbot Railway Wonders of the World.
Taschereau—The Criminal Code.
Taschereau's Thèse du Cas Fortuit.
Taylor on Evidence.
Telegraph Statistics. Telephone Statistics.
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission Annual Reports.
Temp. Wood's Manitoba Reports.
Territories Law Reports.
Texas Railroad Commission Reports.
La Thémis.
Théoret—Code de Procédure Civile, Montréal.
Thiess and Joy's Toll Telephone Practice.
Thompson's Law of Electricity.
Thornton's Railroad Fences and Private Crossings.
Tiedman's Municipal Corporations in the United States.
Toronto Directory.

United States Supreme Court Reports. Digest.

Van Zile—Bailments and Carriers.
Vaughan's Index to the Railway Acts of Canada.
Vermont Public Service Commission Reports.
Vermont's Public Service Laws compiled from the public Statutes and the Acts of the General Assembly at the Sessions of 1908 and 1910.
Virginia State Corporation Commission Reports.

Waghorn—Traders and Railways.
Washington Progress and Prosperity.
Washington State Public Service Commission Reports.
Webb's Economics of Railroad Construction.
Webster Collegiate Dictionary.
Weir's Assessment Law of Canada.
Weld's Private Freight Cars and American Railways.
Wellington's Economical Theory of Railway Location.
Weyl's Passenger Traffic of Railways.
Whitaker's Almanac.
Wigmore on Evidence.
Wilson—Mechanical Railway Signalling.
Wilson—Power Railway Signalling.
Wilson—Safety of British Railways.
Wisconsin Railroad Commission Reports.
Wood's Railway Law.
Woodfall's Railway and Canal Traffic.
Woodlock—Anatomy of Railroad Reports.
Words and Phrases Judicially Defined.
Wright's Locomotive Dictionary, 1912. American Railway Masters Mechanics Association.
Wyer's Regulation, Valuation and Depreciation of Public Utilities.
Wyman on Public Service Corporations.

Young's Admiralty Nova Scotia Reports.
Yukon Territory Ordinances, 1903-1913. Consolidated Ordinances, 1902.

APPENDICE J.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DES ARCHIVES.

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Articles de la loi des chemins de fer.	1915.									1916.			Totaux.
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	
Rescision d'ordonnances, art. 29	5	2	7	8	1	5	2	4	1	5	1	2	43
Règles et règlements, art. 30, 269, 367, 13	1					1							2
Prolongation du temps, art. 50				1					1			2	4
Emplacement d'une ligne, art. 157, 168	5	1	2										8
Carte de route, art. 157		1	1			1							3
Correction de plans, art. 162			1										1
Chemin de fer, tel qu'on les construit, art. 164	2	3	4	1		3	1	2	3	1	1	1	22
Déviation d'une ligne, art. 167	5	4	8	5	4	2	4	1		3		1	37
Mines et minerais, art. 169, 171		1	1					1	1				4
Expropriation des terres, art. 172, 191	2	2	1	1	2	2	1	1		3		2	17
Appels à la Cour Suprême	1					1			2				4
Compensation pour dommages	1		4									1	6
Lignes d'embranchement, art. 221, 226	16	17	16	11	9	20	17	20	18	17	26	9	196
Passages à niveau et bifurcations, art. 227, 229	6	2	5	2	6	6	1	4	4	2	1	2	41
Système d'enclenchement, art. 227	2	1	3	3	4	2	3	2	3				23
Passages à niveau, art. 235, 243	28	8	30	21	10	24	19	17	13	5	15	18	208
Détournements, art. 237	7	1	2	5	1	4	3	10		3	3	8	47
Protection aux passages à niveau, art. 243	9	2	3	2	1	4	5	11	5	5	3	3	53
Lignes télégraphiques et téléphoniques, art. 244						1			2	1	1		5
Raccordem. par télégraphe et téléphone, art. 245	1			1	1		1	3		2		1	10
Croisements de fils télégraphiques, art. 246		1											1
Croisements de fils téléphoniques, art. 246		1		2		2				1	1		7
Croisements de fils d'énergie, art. 246	16	4	4	3	3	2	4	1					37
Entente au sujet du téléphone, art. 248	6	3	9	6	9	7	12	8	13	5	4	2	84
Tuyaux à l'eau, art. 250	1					3							2
Tuyaux d'égouts, art. 250	1						1			1			3
Ponceaux, art. 250	4	2	5	4	7	1	1	1	2				27
Croisements sur fermes, art. 252, 253				1			2	2	1		1		7

APPENDICE "J"—*Fin.*

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DES ARCHIVES.

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.—*Fin.*

Articles de la loi des chemis de fer.	1915.									1916.			Totaux.
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	
Protection aux passages à niveaux de fermes	1	2			1								4
Gardes-bestiaux, art. 254, 255	1							2	1				4
Clôturage de l'emprise, art. 254	3	5	2			3	1				2	4	20
Construction sur les eaux navigables, art. 233				1					1			1	3
Ponts, art. 256, 257	7	3	18	3	7	3	7	7	4	5	3	2	69
Tunnels, arts. 256, 257	2					2				1		1	6
Stations, art. 258	5	12	3	3	3	4	4	1	2	3	1	4	45
Condition des stations, art. 258					1	2	1						4
Aménagement de station et chefs de gare	1		10	4	10	12	6	5	7	7	7	8	78
Etablissement de chemins de fer, art. 261	1	3	2	2	25	4	7	7	1	1		1	54
Condition des chemins de fer, art. 262	4	1	2	1		6	3	7	3	1	4	2	34
Matériel roulant, art. 264, 268		1	1	1				2			1		7
Service des trains	1	2	3	2	2			5	2	2	2	4	25
Mise en activité des trains, art. 269							1		1	3	3		8
Obstruction au trafic, art. 279				3	1	1	1			1	3	21	31
Accommodation favorable au trafic, art. 284	2	3	4	3		5	3	2	2	1	1	6	32
Rapports concernant les accidents, art. 292, 293	25	14	28	26	10	16	17	20	30	9	20	13	228
Charbons et mauvaises herbes, art. 296				1			1						2
Feux causés par les locomotives, art. 297, 298			4			2							6
Règlements concernant les taux de péage, art. 314	1	1				4			1		1	1	9
Disparité dans les facilités, art. 417			1					1					2
Système d'aiguillage, art. 317, 334			1	1	5	2	1	2	3	2	3	2	22
Classification des marchandises, art. 321	2				1		2	1	1	5			12
Formules de tarifs, art. 322, 339										1			1
Désapprobation de tarifs, art. 323		1	1	2			1	2		1	2	2	12
Tarifs officiels des marchandises, art. 327	3		3			2				1			9
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 331			1		1	1	2		1				6
Tarifs locaux pour voyageurs		1				1				1			3
Règlement des taux à payer		1	1		2		1			1	1		7
Tarifs spéciaux, art. 329, 332			1	5	1			1	1	1	2	1	13
Tarifs conjoints, art. 335			2								2		4

Dispositions concernant le transport, art. 340	...	1	...	...	1	...	...	...	...	1	1	2	6
Taux des messageries, art. 348, 354	4	...	...	1	...	...	...	1	...	1	...	...	7
Transport par messageries, art. 352	...	...	...	1	2	...	1	1	2	...	...	2	9
Taux des téléphones, art. 355, 360	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1
Ententes relatives au fusionnement, art. 361, 363	...	...	...	1	...	1	2	...	1	1	...	...	6
Entente concernant le trafic, art. 364	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
Enquêtes	20	27	21	9	17	5	2	2	5	...	...	3	111
Requêtes	8	7	9	4	2	...	...	2	...	...	...	...	32
Plaintes	87	87	51	65	68	65	82	81	84	64	79	54	867
Divers	8	3	10	4	5	4	8	...	5	6	5	6	64
Ordonnances générales de la Commission	4	...	...	...	1	4	1	4	...	2	5	1	22
Totaux	310	236	287	220	226	239	233	245	227	178	207	195	2,803

Ottawa, 27 avril 1916.

F. R. DEMERS.

Dossiers du préposé aux statistiques.

ANNEXE "K"

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SALLE DES ARCHIVES.

Liste des causes dont il a été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 mars 1916.

Dossier n° 1114.—Le *Montreal Terminal Railway vs* le *Montreal Street Railway,* passage de l'avenue Pie IX. Appel de l'ordonnance du sous-commissaire en chef et du commissaire Mills sur une question de juridiction. Appel maintenu.

Dossier n° 1492.—Le chemin de fer de la Baie-James *vs* le Grand-Tronc, croisement du petit embranchement de la ligne de ceinture. Appel sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier n° 383.—Le chemin de fer *Canada-Atlantic,* le chemin de fer *Ottawa-Electric* et la cité d'Ottawa au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Appel du chemin de fer *Ottawa-Electric* sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier n° 588.—Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation d'une propriété de A. R. Williams. Appel à la Cour Suprême puis au Conseil privé d'Angleterre sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier n° 1604. Cause n° 1309.—Robinson *vs* le chemin de fer du Grand-Tronc, taux de deux sous. Appel à la Cour Suprême puis au Conseil privé sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier n° 689.—Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement, London, Ont. Appel sur question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier n° 1680.—*Essex-Terminal* et chemin de fer *W. E. and L. S.* croisement, canton de Sandwich. Appel par le chemin de fer *Essex-Terminal.* Appel renvoyé.

Dossier n° 1497.—T. D. Robinson et le *Canadian-Northern.* Petit embranchement à Winnipeg. Appel par la compagnie du *Canadian-Northern* sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier n° 9527.—*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Appel par la compagnie *Montreal Street Railway* sur question de juridiction. Appel maintenu.

Cause n° 4719.—A propos du ministère de l'Agriculture, province d'Ontario, et de la gare de la compagnie du Grand-Tronc à Vineland. Appel par la compagnie de chemin de fer sur question de juridiction. Appel renvoyé.

Cause n° 3322.—Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit. Appel renvoyé.

Cause n° 4813.—Au sujet du clôturage et de garde-bestiaux. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian-Northern* sur question de juridiction. Appel maintenu en partie.

Cause n° 4492.—Cité de Toronto, compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique au sujet des billets de série. Cause soumise à la Cour Suprême par la cité de Toronto au sujet de droit.

Cause n° 3545.—Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Appel par le comté de Carleton sur question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier n° 13079.—Chemin de fer du Grand-Tronc et chemin de fer *Canadian-Northern Ontario,* petit embranchement, township de Scarboro. Appel par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc sur question de juridiction. Appel renvoyé.

Cause n° 3269.—Chemin de fer du Grand-Tronc et *British-American Oil Companies,* taux sur le pétrole. Appel par le Grand-Tronc sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier n° 1519.—Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et Fort-William, à propos de location. Appel par le G.-T.-P. sur question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier n° 11965.—*Niagara, St. Catherines and Toronto Railway* et Davy. Appel par le chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto* sur une question de juridiction. Appel maintenu.

Dossier n° 9527.—Chemin de fer *Montreal-Street* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Appel par le chemin de fer *Montreal, Park and Island* sur question de juridiction. Appel maintenu.

Dossier n° 10912.—Requête du *Canadian-Northern* demandant l'autorisation de traverser certaines rues dans la cité de Prince-Albert, Sask., et Chas. Macdonald. Pas encore entendue.

Dossier n° 15580.—La compagnie *Clover Bar Coal, Limited* et William Humberstone. La compagnie du G.-T.-P. et la *Clover Bar Sand and Gravel Company.* Appel maintenu.

Dossier n° 16282.—Cause des taux de Regina. Appel renvoyé.

Dossier n° 1487.—Requête de E. F. Chambers et W. R. G. Phair au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 544, en date du 13 juillet 1915, concernant la location du chemin de fer Canadien-Pacifique, embranchement Molson-St-Boniface. Permission d'appeler accordée.

Dossier n° 17963.—Requête de la compagnie du G.-T.-P. demandant l'autorisation d'en appeler du jugement de la Commission au sujet de la plainte de A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Appel renvoyé avec les frais, le jugement étant limité aux circonstances particulières où Saskatoon se trouve placé.

Dossier n° 3269.—Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation d'en appeler du jugement de la Commission sur une question de droit au sujet de la cause de la compagnie *Britirch American Oil.* Appel renvoyé avec dépens.

Dossier n° 19435.—Requête de la compagnie du G.-T.-P. demandant l'autorisation d'en appeler sur la question de la juridiction de la Commission relativement à l'ordonnance en date du 16 mai 1911, concernant la compagnie *Canadian-Oil.* Appel renvoyé avec dépens.

Dossier n° 19435.—Requête de la Compagnie du G.-T.-P. demandant l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance n° 16701, en date du 4 juin 1912, autorisant la cité d'Edmonton à traverser la voie du G.-T.-P. à la 21[e] rue, Edmonton, avec les rails, les fils, etc., de son chemin de fer électrique municipal. Appel renvoyé.

Dossier n° 14329.9.—Les Compagnies *Montreal, Park and Island Railway* et *Montreal Tramways* demandant l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 17082, en date du 20 juillet 1912, permettant à la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve d'exproprier des terrains de la Compagnie de chemin de fer *Montreal Park and Island.* Appel maintenu.

Dossier n° 20062.—Requête de la compagnie de chemin de fer *British-Columbia Electric* demandant l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 17480, en date du 14 octobre 1912, autorisant la cité de Vancouver à construire les rues Hastings, Pender, Keefer et Harris en travers des voies de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* dans la cité de Vancouver, C.-B. Appel maintenu.

Dossier n° 16171.—Appel de la *Independant Telephone Company* à la Cour Suprême du Canada, de l'ordonnance générale de la Commission, n° 149, sur une question de droit. Appel en suspens.

SOMMAIRE.

Nombre des causes où l'appel a été renvoyé	18
" " maintenu	9
" " est en suspens	3
	30

LISTE DES APPELS AU GOUVERNEUR EN CONSEIL, DU 1ER FEVRIER 1904 AU 31 MARS 1916.

Dossier n° 399.—Croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par le chemin de fer de la *Baie of Quinte,* à Tweed, Ont. Appel par la compagnie du chemin de fer *Baie of Quinte.* Ordonnance de la Commission abrogée et ancienne ordonnance du comité des chemins de fer confirmée.

Dossier n° 1455.—Chemin de fer de la Baie-James *vs* le Grand-Tronc, croisement à Beaverton. Appel de la compagnie du chemin de fer de la Baie-James renvoyé.

Dossier n° 1781.—Au sujet des passages de la rue Chatham, compagnie du Grand-Tronc. Appel du Grand-Tronc renvoyé.

Dossier n° 12992. Concernant l'embranchement de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien. Départ des trains d'Ottawa. Appel maintenu et cause renvoyée à la Commission.

Dossier n° 2030.—Au sujet des tarifs de certain chemin de fer du Yukon. (Ceci n'était pas inclus dans le rapport).

Dossier n° 12912.—Passage inférieur de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, Montréal, et compagnie du Pacifique-Canadien. Appel renvoyé en partie.

Dossier n° 3452·30.—Requête de J. Y. Rochester au sujet de la Baie-Cameron et de la compagnie du Grand-Tronc. Appel renvoyé.

Dossier n° 17040.—Embranchement de Lambton à Weston et compagnie Pacifique-Canadien. Pas d'ordonnance formelle.

Dossier n° 17716.—La compagnie du Pacifique-Canadien, embranchement (Longue-Pointe) dans la ville Maisonneuve, Qué. Appel renvoyé

Dossier n° 18787.—Emplacement de la ville South-Hazelton et compagnie du G.-T.-P. Appel maintenu.

Cause n° 3322.—Cause du viaduc de Toronto. Appel renvoyé.

Dossier n° 9437·153 et dossier 12021·70.—Appel de la corporation de la cité de Toronto de deux ordonnances de la Commission, en date du 25 juin 1912, et numérotées respectivement 16842 et 16846, et dans l'affaire de la *North-Toronto Grade Separation.* Passage inférieur de la rue Yonge. Appel renvoyé.

Dossier n° 19024.—Appel de Charles Miller, de Toronto, Ont., de l'ordonnance de la Commission en date du 14 mai, 1913, dans l'affaire de la requête du G. T. P., demandant l'approbation du site de la gare de la compagnie à Prince-George, C.-B. Appel renvoyé.

Dossier n° 16177.—Appel de la compagnie du Pacifique d'une ordonnance de la Commission en date du 19 février 1913, relativement à la demande de l'Association des "Manufacturiers de Bois des Montagnes" concernant les taux du bois. Appel retiré.

Dossier n° 21418.—Appel par la corporation de la cité de Prince-George, C.-B., d'une décision de la Commission émise le 23 novembre 1914, fixant le site de la gare de Prince-George, C.-B. Appel en suspens.

Dossier n° 22681·25.—Appel de la cité de Montréal, Qué., d'une ordonnance de la Commission n° 23390, en date du 2 mars 1915, au sujet des voies d'évitement de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* de Québec, en travers des rues Stadacona et Marlboro, Montréal. Appel pendant.

Dossier n° 21660.—Appel du *Canadian-Northern-Ontario* d'une ordonnance de la Commission en date du 3 novembre 1915, obligeant la dite compagnie à payer au township de Loughboro, Ont., la somme de $5,000. Appel rejeté.

SOMMAIRE.

Nombre des causes où l'appel a été renvoyé	10
Nombre des causes où l'appel a été maintenu.	3
Nombre des causes pendantes.	2
Nombre des causes retirées	2
	17

F. R. DEMERS,

Préposé aux Statistiques, Archives.

OTTAWA, 26 avril, 1916.

ANNEXE "L"

LISTE des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Ordon. génér. n°	Date.	Sujet.
138	25 mars 1915..........	Emballage des pellicules cinématographiques pour transport.
139	1er avril 1915..........	Taux de transport pour l'est, suspension des tarifs.
140	13 avril 1915..........	Garde-corps et marches pour phares de locomotives.
141	15 avril 1915..........	Garde-feu, amendement à l'ordonnance générale 107.
142	17 avril 1915..........	Formule de récépissé pour marchandises de messageries.
143	29 avril 1915..........	Rachat des billets non utilisés.
144	29 avril 1915..........	Formule de récépissé p. march. de messag., ordon. n° 142 rescindée.
145	31 mai 1915..........	Cendriers à bascule, dispositif de fermeture.
146	29 juillet 1915..........	Concordance des tarifs communs.
147	29 juillet 1915..........	Nettoy. et dés. des wag. à best. et des wag. fermés, quest. des frais.
148	1er septembre 1915......	Percept. des avances sur les sem., les gr. et le four. p. les anim., etc.
149	14 septembre 1915......	Tarif commun et réciproque des téléphones.
150	19 octobre 1915......	Station de signalement, amendement à l'ordonnance générale n° 54.
151	8 novembre 1915......	Règlements concernant la circulation des wagons à bagage au Canada
152	2 novembre 1915......	Taux maxima pour le transport des légumes par wagons frigorifiques.
153	4 novembre 1915......	Changements dans la classification d'après la *Gazette du Canada*.
154	10 novembre 1915......	Tarifs d'accommodement sur les pasteurisateurs de crème, par chargements partiels.
155	15 novembre 1915......	Nettoyage et désinfection des wagons à bestiaux et des wagons fermés, mise au dossier les tarifs amendés.
156	18 janvier 1916......	Profils des chemins de fer dont les lignes commencent à, en se terminent à, etc., catalogués dans l'ouvrage intitulé: "Altitudes au Canada".
157	31 janvier 1916......	Profils des chemins de fer dont les lignes commencent à, et se terminent à, etc., catalogués dans l'ouvrage intitulé "Altitudes au Canada", ordonnance générale n° 156 rescindée.
158	15 février 1916......	Classification des messageries pour le Canada, amendement à l'ordonnance générale n° 153.
159	18 février 1916......	Obstruction des voies principales dans les cours par les wagons ou les locomotives.
160	24 février 1916......	Embargos,—Rapport à la Commission.
161	23 février 1916......	Règlements concernant le signalement.
162	30 mars 1916............	Approbation des formules télégraphiques.
163	31 mars 1916............	Taux télégraphiques.
Circul. n° 142	17 avril 1915............	Carde-corps et marches sur les cabines et les tenders de locomotives.
(Sup. n° 1) 142	6 juillet 1915............	Garde-corps et marches sur les cabines et les tenders de locomotives.
143	8 juillet 1915............	Isolateur sur les lignes de transmission d'énergie électrique à haute tension aux croisements de chemin de fer.
144	29 septembre 1915......	Avis aux expéditeurs de la non livraison de marchandises.
145	10 janvier 1916......	Mesure-type de la hauteur des marches des wagons à voyageurs et de l'élévation des quais des gares.
146	20 janvier 1916......	Mise au dossier de plans devant servir dans les bureaux d'enregistrement.
147	26 janvier 1916......	Rapports concernant les incendies.
148	24 mars 1916......	Rapports concernant les incendies.

ORDONNANCE GENERALE N° 138.

Dans l'affaire de la requête de la *Express Traffic Association of Canada* de la part des compagnies de messageries sujettes à la juridiction de la Commission, demandant l'approbation d'un projet d'amendement à la classification des messageries

au Canada, n° 3, contenant des dispositions relatives à l'emballage convenable des pellicules cinématographiques, dans le but de sauvegarder le public voyageur et les employés des compagnies. Dossier n° 4397.18.

Après lecture de ce qui est au dossier en faveur de la requête, et du rapport et des recommandations du chef de service du trafic de la Commission:

Il est ordonné que le projet d'amendement n° 3, à ladite classification des messageries au Canada soit, et il est par les présentes, approuvé comme suit:

Les pellicules cinématographiques doivent être emballées dans des boîtes de métal hermétiquement fermées dans une forte caisse de bois à l'épreuve des étincelles; ou dans des caisses à l'épreuve du feu, faites en feuilles de fer de pas moins de 0.02 de pouce d'épaisseur et doublées partout de planches fibreuses d'au moins ½ de pouce d'épaisseur ou de quelques matières isolantes équivalentes.

Les couvercles de ces caisses doivent fermer juste et doivent retomber sur le corps de la caisse à moins de ⅝ de pouce sur les côtés, formant un joint juste.

A l'extérieur, on doit placer une étiquette rouge portant ces mots:—

PELLICULES CINEMATOGRAPHIQUES.

Ne pas placer près d'un radiateur, d'un poêle, ni d'aucune autre source de chaleur.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 25 mars 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 139.

Dans l'affaire de la requête de la *Canadian Freight Association* de la part des compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission, établies dans l'est du Canada, demandant l'autorisation d'augmenter leurs taux de transport sur différentes catégories de marchandises générales et de denrées. Dossier n° 25547.

A la suite d'une nouvelle audition de la requête aux séances de la Commission tenues à Toronto le 31 mars 1915, en présence de l'avocat et des représentants du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du *Canadian-Northern,* du Gouvernement fédéral, du *Board of Trade* de Montréal, de la Chambre de Commerce de Toronto, de la Fraternité des Mécaniciens de Locomotives, de la Fraternité des Chauffeurs et des Hommes de Trains, de l'Association des Emboîteurs de Conserves du Dominion et d'ailleurs, de la *Montreal Corn Exchange,* de la *Atlantic Sugar Refinery,* de St-Jean, N.-B., et de l'Association des Minotiers du Dominion:

Il est ordonné que les hausses projetées dans les taux sur les commodités indiquées aux pages 4, 5, 6, et dans la partie supérieure de la page 7 du supplément 26 du tarif C.R.C. n° E-2480, de la compagnie du Pacifique soient, et sont par les présentes, suspendues en attendant une décision de la Commission au sujet de ladite requête en faveur d'une augmentation générale.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 1er avril 1916.

ORDONNANCE GENERALE N° 140.

Dans l'affaire de la plainte de W. L. Best, de la part de la Fraternité des Chauffeurs Mécaniciens de Locomotives, contre la négligence des compagnies de chemins de fer à pourvoir convenablement leurs locomotives de moyens sûrs, complets et faciles d'atteindre le phare quand les employés ont besoin de l'allumer et de donner les soins nécessaires à cette locomotive et dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission n° 102, en date du 17 février 1913, édictant des règlements concernant les appareils de sûreté sur les trains des compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission. Dossier n° 25564.

Après l'audition des arguments présentés par les représentants des compagnies de chemins de fer et des intéressés suivants: La Compagnie *Wabash Railroad,* le Pacifique Canadien, le *Quebec, Montreal and Southern,* le Canadien-Nord de l'Ontario, le Canadien-Nord de Québec, le Canadien-Nord de l'Ottawa et New-York, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, le Vermont Central, le Michigan Central, le *New-York Central and Hudson River,* le *Ruthland Railroad,* la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, la Fraternité des Chauffeurs et des Mécaniciens de Locomotives, à une conférence qu'ils ont eue avec les officiers du service de l'exploitation de la Commission, tenue à Ottawa le 8 avril 1915, les compagnies de chemins de fer ayant unanimement consenti à accepter l'amendement projeté.

Il est ordonné que ladite ordonnance générale n° 102, en date du 17 février 1913, soit et est par les présentes amendée par l'addition à la clause, sous le titre "Garde-corps et marches pour les phares", dans le second alinéa desdits règlements, les mots "et des accessoires des phares" de manière à ce que la clause se lise comme suit:

Garde-corps et marches pour les Phares.

Les locomotives ayant des phares qui ne peuvent pas être atteints commodément et sans danger à partir de la poutre conductrice ou des boîtes à vapeur devront être pourvues de garde-corps bien solides et de marches convenables pour l'usage des hommes lorsqu'ils s'approcheront ou s'éloigneront de ces phares et des accessoires des phares.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 13 avril 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 141.

Dans l'affaire de la requête de la compagnie du Pacifique-Canadien, ci-après appelée la "compagnie requérante" en vertu de l'article 29 de la Loi des chemins de fer, demandant un ordonnance pour modifier l'ordonnance générale 107 de la Commission en date du 4 juillet 1913, prescrivant des règlements pour la prévention des incendies, ainsi qu'il suit: (1) En biffant les clauses (*e*), (*f*) et (*g*) de l'article 8 de ladite ordonnance et en y substituant les suivantes comme clause *(e), (f), (g)* et *(h):*

(*e*) Un agent, employé ou entrepreneur de toute telle compagnie de chemin de fer aura le droit d'entrer sur et de construire de ces garde-feu sur les terres qui ne sont pas sous culture sans le consentement exprès du propriétaire ou de l'occupant desdites terres. Au cours de ces travaux, aucun agent, employé ou entrepreneur de la compagnie de chemin de fer ne permettra qu'on laisse

des barrières ouvertes ou qu'on brise ou qu'on laisse des clôtures par terre par où les animaux ou les récoltes pourraient être mis en danger et ne fera aucun dommage inutile à la propriété en construisant des garde-feu.

(*f*) Un agent, employé ou entrepreneur de toute telle compagnie de chemin de fer n'aura pas le droit d'entrer sur des terres cultivées pour y construire lesdits garde-feu.

(*g*) Le propriétaire ou l'occupant de la terre sous culture devra avertir le chemin de fer par écrit le ou avant le 1er juillet de chaque année s'il désire construire et entretenir un garde-feu sur sa terre cultivée. La compagnie de chemin de fer devra accuser réception de l'avis, construire et entretenir ledit garde-feu.

(*h*) Après la date indiquée par l'inspecteur en chef des incendies pour le parachèvement de ces garde-feu, la compagnie de chemin de fer ne sera obligée de construire aucun garde-feu, du moment qu'elle se sera conformée aux dispositions précédentes.

(2) En biffant les mots "ou près" dans la troisième ligne de l'article 13, et aussi la clause (*e*) dans ledit article 13.

Dossier n° 4741. Partie 6.1.

Après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 6 avril 1915, en présence de l'avocat représentant la compagnie requérante, les compagnies du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern,* la province de Colombie-Britannique, la division des parcs fédéraux du ministère de l'Intérieur, la division de la sylviculture du Dominion, l'Association forestière Canadienne et le Service de la protection des Forêts de Québec, et avoir pris note des arguments:

Il est ordonné que la requête demandant de faire amender ladite ordonnance générale n° 107 soit et est par les présentes renvoyée sauf en ce qui concerne cette partie de la requête concernant la clause (*e*) de l'article 8 de l'ordonnance qui est réservée pour étude ultérieure.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 15 avril 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 142.

Au sujet des plaintes faites par les expéditeurs relativement à l'article 5, paragraphe (*c*) de la formule du récépissé des marchandises de messageries;

Et dans la question d'étiqueter les colis "port payé" et "contre remboursement"—Dossier n° 3507.

Cause n° 219.

Après avoir entendu les arguments des parties concernant les récépissés des marchandises, aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 16 février 1915, en présence de l'avocat et des représentants des compagnies de messageries, de la chambre de commerce de Toronto, et de l'association des manufacturiers canadiens; et après avoir lu les suggestions soumises et le rapport du chef du service du trafic de la Commission:

1. Il est ordonné que le paragraphe (*c*) de l'article 5 des "Termes et Conditions" imprimé au verso du récépissé des marchandises de messageries soit biffé et remplacé par le nouveau paragraphe suivant:

Pour toute perte ou tout dommage causé par le retard ou par la perte ou la destruction de la consignation ou de toute partie d'icelle provenant de circonstances dont

la compagnie n'est pas responsable, à moins que cette perte ou ce dommage n'ait été causé par la négligence de la compganie de chemin de fer sur les trains ou la propriété de laquelle la consignation se trouvait lorsque ladite perte ou ledit dommage s'est produit.

2. Et il est en outre ordonné.

(*a*) Que les compagnies de messageries sujettes à la juridiction de la Commission devront coller fortement une étiquette imprimée sur chaque envoi de marchandises reçues pour transport, laquelle étiquette devra indiquer, en caractère bien visible si les frais de transport ont été payés ou s'ils sont payables par le destinataire.

(*b*) Une seule étiquette de ce genre apposée à l'un des colis ou articles dans une consignation composée de deux ou de plusieurs colis ou articles peut suffire pourvu que l'étiquette indique le nombre total des colis ou articles de la consignation.

(*c*) Pour expéditions "port payé," l'étiquette sera imprimée en noir sur papier jaune.

(*d*) Pour expéditions "contre remboursement," l'étiquette sera imprimée en noir sur papier blanc.

(e) On devra obtenir l'autorisation du consignataire avant d'enlever une étiquette, une enveloppe ou une partie d'enveloppe d'un colis ou article quelconque.

H.-L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 17 avril 1915.

ORDONNANCE GENERALE No 143.

Touchant le chapitre 38 des Statuts revisés du Canada, 1906, et les retards apportés par les chemins de fer au remboursement des sommes aux porteurs de billets non utilisés en tout ou partie prévu par la loi susdite.

Dossier n° 22589.

Des plaintes ont été soumises à la Commission et il appert que le public a subi de fâcheux contretemps et des ennuis du fait que les compagnies de chemin de fer ont retardé à rembourser les porteurs de billets conformément à la loi susdite, chapitre 38, S. R. C., 1906;

Sur présentation des allégués du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* de l'*Ottawa-New-York* et du *Michigan-Central,* produits à l'audience tenue par la Commission à Ottawa le 20 avril 1915, et sur production des avis obligeant les chemins de fer à établir pourquoi ils n'étaient pas tenus, conformément à la loi susdite, de rembourser dans les trente jours qui suivent la demande à cette fin, et lecture et instruction des déclarations écrites produites au nom desdits chemins de fer;

Conformément à la loi susdite, chapitre 38, S. R. C., 1906, et aux pouvoirs conférés à la Commission par l'article 2, sous-article (28), et l'article 30 de la Loi des Chemins de Fer, et à tous les autres pouvoirs que la Commission possède à cette fin,

Il est ordonné:

1. Que chaque chemin de fer subordonné à la juridiction de la Commission rembourse à tout porteur d'un billet de passage sur sa ligne dans les trente jours qui suivent la demande du chef d'un billet simple et dans les soixante jours qui suivent la demande du chef d'un billet conjoint, le prix dudit billet s'il n'a pas servi en tout ou en partie, moins le passage réglementaire pour la distance sur laquelle le billet aura pu servir.

2. Que toute compagnie de chemin de fer négligeant de se conformer au règlement ci-dessus soit passible d'une amende ne dépassant pas vingt-cinq piastres ($25) pour chaque négligence de ce chef.

H.-L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 29 avril 1915.

ORDONNANCE GENERALE No 144.

Touchant les plaintes formulées par les expéditeurs contre l'article 5, sous-article (*c*) de la formule de reçu des messageries.

Et touchant l'étiquette "port payé" et "contre remboursement" des colis; Dossier n° 3507—Affaire n° 219.

Sur instruction de la question des reçus de marchandises à l'audience de la Commission tenue à Ottawa le 16 février 1915 en présence des procureurs et des représentants des compagnies de messageries, du *Board of Trade* de Toronto et de l'association canadienne des manufacturiers, sur audition des allégués, et sur lecture des déclarations produites et du rapport du préposé en chef au trafic de la Commission.

Il est ordonné:

1. Que le sous-article (*c*) de l'article 5 des "Termes et conditions" endossé sur les récépissés de marchandises en messageries soit modifié par l'enlevèment des derniers mots du sous-article, qui se lisent "ou de conditions échappant à son contrôle," et en insérant comme sous-article (*c'*):

> Pour tout dommage ou perte causés par des retards ou des avaries, des pertes ou la destruction de la consignation ou partie d'icelle, provenant de conditions échappant au contrôle de la compagnie, à moins que ces pertes ou dommages ne soient causés par la négligence de la compagnie sur les trains ou la propriété de laquelle la consignation se trouvait au moment où ces pertes ou ces dommages se sont produits.

2. Et il est de plus ordonné:

(*a*) Que les compagnies de messageries subordonnées à la juridiction de la Commission fixeront à demeure une étiquette imprimée sur toute consignation de marchandises reçues pour voiturage, et la dite étiquette indiquera en caractères voyants si les frais ont été ou non payés ou s'ils sont payables par le consignataire.

(*b*) Une seule étiquette fixée sur un seul article ou colis dans une consignation comportant deux colis ou articles ou plus peut suffire, à condition que l'étiquette indique le nombre total des articles ou colis de la consignation.

(*c*) Pour expéditions "port payé" l'étiquette sera imprimée en noir sur papier jaune.

(*d*) Pour expéditions "contre remboursement" l'étiquette sera imprimée en noir blanc.

(*e*) On devra obtenir l'autorisation du consignataire avant d'enlever une étiquette une enveloppe ou une partie d'enveloppe d'un colis ou article quelconque en vue de vérifier une étiquette "port payé" ou des marques indiquant le payement d'avance sur une consignation voiturée " contre remboursement."

3. Et il est de plus ordonné que l'ordonnace général n° 142, du 17 avril 1915, citée ci-dessus, soit et est par les présentes rescindée.

H.-L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 29 avril 1915.

ORDONNANCE GENERALE No 145.

Touchant l'ordonnance n° 15988 de la Commission, en date du 17 février 1912, stipulant que toutes les compagnies de chemin de fer subordonnées à la juridiction de la Commission munissent leurs locomotives de cendriers qui peuvent être vidés ou déversés sans qu'un travailleur soit obligé d'aller sous la locomotive, sauf dans les cas d'urgence; Dossier n° 4966, 3e partie.

Sur instruction de la question à l'audience de la Commission tenue à Ottawa le 6 avril 1915, en présence des procureurs et des représentants du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern,* de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives, de la Fraternité des Chauffeurs et préposés aux locomotives, sur audition des allégués, et sur lecture des déclarations supplémentaires produites.

Il est ordonné que le Pacifique-Canadien soit et est par les présentes tenu, à compter du 1er juillet 1915, de munir ses locomotives d'un engrenage de fermeture pour les portes des cendriers, à condition qu'aucune locomotive ne sera exploitée à compter de cette date, à moins d'être ainsi aménagée.

DARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 31 mai 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 146.

Touchant (*a*) les adhésions aux tarifs conjoints, (*b*) la production de tarifs conjoints pour les localités des Etats-Unis ou pour les localités du Canada *via* les Etats-Unis, (*c*) les modifications et suspensions de tarifs. Dossiers n[os] 1144, 24388 et 24318.

Attendu que l'article 333 de la loi sur les chemins de fer décrète que lorsque le trafic d'une route continue au Canada est exploité par deux compagnies collectivement peuvent arrêter un tarif conjoint pour cette route continue, et que la compagnie initiale doit produire ce tarif conjoint devant la Commission, et que l'autre ou les autres compagnies doivent immédiatement avertir la Commission de leur assentiment à ce tarif conjoint;

Et attendu qu'il y a doute sur l'intention de l'article 335 de la Loi sur les chemins de fer.

Il est ordonné comme suit:

1. Que l'une ou l'autre des formules suivantes d'adhésion soit employée dans la notification à la Commission de l'assentiment et de l'adhésion aux tarifs conjoints ou à leurs suppléments, applicables entre les localités du Canada, qui ont été publiés et produits par une autre compagnie (la première), et avec laquelle devient partie la compagnie qui donne son assentiment et son adhésion, le certificat devant être imprimé sur papier d'onze pouces de longueur sur huit pouces de largeur, et expédié au préposé en chef du trafic de la Commission, soit:

(*a*) "CERTIFICAT D'ADHESION DIRECTE."

(Nom au long de la compagnie consentante.,

Division de . . . .

(Lieu et date) . . . .

N° du C. d'A.R. (De 1 en progressant).

A la Commission des chemins de fer du Canada:—

Les présentes certifient que la (*nom au long de la compagnie consentante*. . . . .) consent et adhère à la publication et à la production de l'échelle décrite ci-dessous, et qu'elle se reconnaît par les présentes parties à ce tarif et liée par ses dispositions.

(Titre plein au long et n° du C.R.C. de l'échelle consentie.)

Date d'application . . . .

Fait par la compagnie . . . .

(*b*) "CERTIFICAT D'ADHESION LIMITEE"

Nom au long de la compagnie consentante.)

Division de . . . .

(Lieu et date) . . . .

N° du C. d'A.L. (de 1 en progressant.)

A la Commission des chemins de fer du Canada.

Les présentes certifient que la (*nom au long de la compagnie consentante*. . . . . .) consent et adhère aux tarifs conjoints et à leurs suppléments qui pourront ci-après être publiés et soumis par la (*nom au long de la compagnie*) requérante *via (nom du raccordement avec la compagnie adhérente)* ou de (*noms de lieu ou description de territoire,*) et dans lesquels notre compagnie est citée comme partie, autant que ces échelles comportent des tarifs ou des réglements applicables au Canada par la ligne de notre compagnie jusqu'à (non pas venant de). . . . .(*description du territoire*) et par les présentes notre compagnie se déclare être partie à ces tarifs et être liée par eux.

(*c*) CERTIFICAT D'ADHESION GENERALE.

(Nom au long de la compagnie consentante).

Division de . . . .

Lieu et date . . . .

N° du C. d'A.G. (de 1 en progressant).

A la Commission des chemins de fer du Canada.

Les présentes certifient que la (*nom au long de la compagnie* consentante) consent et adhère aux tarifs conjoints et à leurs suppléments qui pourront être ci-après publiés et soumis par (*nom au long de la compagnie*) et dans lesquels notre compagnie est nommée comme partie, autant que les échelles comportent des tarifs ou réglements

applicables au Canada, allant à ou par voie de (*non pas venant de*) locolités de notre compagnie, qui par les présentes se déclare être partie à ces tarifs et être liée par eux.

2. Que le dit certificat d'adhésion directe soit signé du nom et du titre du fonctionnaire de la compagnie adhérente nommé par le règlement de la compagnie pour préparer et publier les tarifs, ou par quelque personne légalement autorisée à signer pour lui, ladite personne devant apposer au long son nom, et son nom et son autorité doivent être communiqués à la Commission pour les fins de la présente ordonnance.

3. Que les dits certificats d'adhésion "limitée" et "générale" soient signés du fonctionnaire même de la compagnie adhérente désigné par règlement de la compagnie pour préparer et publier les tarifs.

4. Que la compagnie qui prépare et publie les tarifs conjoints indique dans ces tarifs en petit caractères, en regard du nom de chaque compagnie adhérente, le numéro du C. d'A. L. ou du C. d'A. G. selon le cas, du certificat d'adhésion de cette compagnie au dit tarif conjoint.

5. Que deux copies de chaque certificat d'adhésion soient remises à la Commission, l'une marquée "double", et toutes deux portant la date d'arrivée à la Commission, pour être ensuite renvoyées à l'expéditeur.

6. Qu'en vertu de l'article 323 de la loi sur les chemins de fer, la seule procédure à suivre dans les cas de non-adhésion à un tarif conjoint comporte une requête formelle adressée à la Commission par la compagnie opposante et demandant une ordonnance de désaveu contre ledit tarif.

7. Que l'article 335 de la Loi des chemins de fer soit et est par les présentes censé exiger la production de tarifs conjoints allant de localités du Canada à des localités des Etats-Unis, ou entre des localités du Canada lorsqu'une partie du trajet continu se fait aux Etats-Unis, par la compagnie initiale au Canada en son nom et au nom de l'autre ou des autres compagnies contribuant à ce trajet continu.

8. Que les tarifs conjoints indiqués dans la clause 7 des présentes portent le numéro du C.R.C. de la compagnie initiale, et soient transmis à la Commission par la production des avis de ladite compagnie.

Et conformément aux pouvoirs conférés à la Commission par les articles 26 et 348 de la Loi sur les chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs qu'elle possède de ce chef à cette fin,

Il est de plus ordonné:

9. Qu'aucun péage contenu dans un tarif spécial ou d'adhésion sur les marchandises ou les messageries, indiqué dans les sous-articles 3 et 4 de l'article 326, et le sous-article 2 de l'article 348 de la Loi des Chemins de Fer, ne soit augmenté avant d'avoir été en vigueur au moins trente jours;

A condition que si un tarif spécial ou concurrent de marchandises ou de messageries comporte un avis à l'effet que tout péage réduit que ce tarif indique expire à jour nommé, à trente jours au moins de la date à laquelle ledit péage réduit entre en vigueur, ledit avis sera censé conforme au sous-article 3 de l'article 328 de la Loi des Chemins de Fer, telle que modifiée par l'article 11 de 1-2 George V, Chapitre 22.

10. Qu'une échelle de tarifs de marchandises, de voyageurs, de messageries, de télégraphe ou de téléphone qui omet un péage ou un service quelconques compris dans le tarif qu'il contremande, indique le numéro C.R.C. de l'échelle où le péage ou le service sont par après indiqués, ou indique si le service est aboli, et qu'un supplément donnant avis du contremandement seulement accuse le même renseignement.

11. Qu'une chose répétée dans un supplément de tarif venant d'un supplément antérieur soit marquée "Renouvellement, en vigueur le....................19...... dans les suppléments N°........"

12. Sauf de son propre mouvement, ou pour des raisons spéciales invoquées, la Commission ne suspendra pas ou ne retardera pas d'ordinaire la date d'application

d'une échelle, d'un tarif, d'une règle ou d'un règlement particuliers qui s'y trouvent indiqués, ou tout avis de contremandement, à moins de recevoir une requête demandant la suspension ou le sursis au moins quatorze jours avant la date où lesdits avis ou la mise en vigueur desdits avis ou échelle est annoncée; la requête doit indiquer le numéro C.R.C. du tarif (et le numéro d'un supplément ou d'un avis s'il y a lieu) que l'échelle entière ou une partie seulement soit attaquée, et expliquer l'effet anticipé de la publication nouvelle avec assez de détails pour justifier sa suspension ou son sursis.

13. Que l'ordonnance n° 8984 de la Commission, en date du 11 décembre 1909, et l'ordonnance générale n° 129 de la Commission, en date du 22 juillet 1914, soient et sont par les présentes rescindées.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 7 juillet 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 147.

Touchant la requête du Toronto Live Stock Exchange, la Live Shippers' Association d'Ontario, et d'autres, demandant une ordonnance réprouvant une charge de $2.50 par wagon (pour le nettoyage et la désinfection de fourgons simples à bestiaux ou fourgons-caisses, et de $4 pour les fourgons à bestiaux), que les chemins de fer se proposent d'encaisser en vertu de tarifs publics et produits, lesdits tarifs ayant été suspendus par la Commission en attendant l'instruction. Dossier n° 26059.

Sur audition de la requête à l'audience de la Commission tenue à Toronto le 16 juillet 1915, en présence des procureurs et des représentants des requérants, du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du *Toronto-Hamilton-Buffalo* et de l'*Ottawa-New-York,* et du chemin de fer du Père-Marquette, et sur audition des allégués,

Il est ordonné que les compagnies de chemin de fer subordonnées à la juridiction de la Commission pourront imposer et percevoir un péage ne dépassant pas soixante-quinze cents pour nettoyer et (ou) désinfecter un wagon quelconque dans lequel on aura transporté du bétail, si ce travail est fait par le chemin de fer; et que ledit droit pourra légalement être ajouté aux charges publiées dans les tarifs des compagnies pour le transport du bétail descendu desdits wagons.

Et il est aussi ordonné que tout tarif desdites compagnies de chemin de fer indiquant un péage, ou des droits pour le nettoyage et (ou) la désinfection des fourgons à bestiaux en plus des droits de soixante-quinze cents par jour par fourgon soit et est par les présentes désavoué; et que l'ordonnance n° 23927 de la Commission, en date du 2 juillet 1915, soit et est par les présentes rescindée.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 29 juillet 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 148.

Touchant l'encaissement des avances en graines de semences, fourrage pour bestiaux et en marchandises d'autre nature, sous forme de secours fournis à des particuliers des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta conformément au Chapitre 30 des Lois de 1915, et à l'ordonnance n° 7562 de la Commission en date du 15 juillet 1909 approuvant les formules des connaissements que les chemins de fer doivent employer au Canada, et indiquant les conditions et les restrictions à endosser sur cesdits connaissements.

Dossier n° 26155.

Sur demande du Gouverneur général en conseil que les compagnies de chemin de fer soient averties d'endosser sur les connaissements d'après lesquels des expéditions de grains sont faites vers les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, la somme payable pour les avances en graines de semence, en fourrage pour les bestiaux et en marchandises d'autre nature autorisées par ledit chapitre 20 des lois de 1915, avec les intérêts consentis; et sur lecture de ce qui a été produit au nom du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc.

Il est ordonné que conformément aux pouvoirs conférés à la Commission par l'article 340 de la Loi des chemins de fer et à tous les autres pouvoirs dont elle est investie à cette fin, tous les chemins de fer subordonnés au contrôle législatif du parlement du Canada et faisant affaires dans lesdites provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan soient et sont par les présentes autorisés à endosser sur les connaissements approuvés par ladite ordonnance n° 7562 la somme des avances en graines de semence, fourrages pour bestiaux et en marchandises d'autre nature fournis à des particuliers des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, avec des intérêts consentis et autorisés par ledit chapitre 20 des Lois, 1915, et tel qu'il est stipulé par ledit décret de l'Exécutif du 23 juillet 1915.

DARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 1er septembre 1915.

ORDONNANCE GENERALE No 149.

Touchant l'ordonnance n° 14184 de la Commission en date des 9 et 10 mai 1911, et la requête de la Compagnie des Téléphones Bell du Canada, ci-après appelée la "Compagnie Bell," conformément à l'ordonnance susdite demandant une ordonnance rescindant ladite ordonnance en tant qu'elle intéresse la *Ingersoll Telephone Co., Ltd.*, la *Blenheim & South Kent Telephone Co., Ltd.*, la *People's Telephone Co. of Forest, Ltd.*, la *South Lambton Telephone Co-operative Association, Ltd.*, la *Markham & Pickering Telephone Co., Ltd.*, la *Niagara District Telephone Co., Ltd.*, la corporation municipale du village de Brussels, constituant la municipalité initiative du régime téléphonique municipal de Brussels, Morris & Grey, et la *Wheatley Telephone Co., Ltd.*

Et touchant la requête desdites compagnies de téléphone ci-après appelées les Compagnies indépendantes," demandant une ordonnance modifiant ladite ordonnance n° 14184 en réduisant et en rendant réciproque le péage de raccordement ou en élaguant complètement ledit péage; et aussi en étendant la portée de ladite ordonnance à tous les régimes indépendants raccordés avec la "Compagnie Bell."

Dossier 16171, 3e partie.

Sur audition de la requête à l'audience de la Commission tenue à Toronto le 30 avril 1913 (et à d'autres audiences comprenant les séances du 14 octobre 1913 et du 25

mars 1915), en présence des procureurs de la "Compagnie Bell," et des Compagnies et régimes indépendants; sur audition de la preuve soumise et des allégués, sur lecture des déclarations écrites soumises par les compagnies, et sur audition des plaidoiries des procureurs.

Il est ordonné ce qui suit:

1. Que ladite ordonnance n° 14184, en date des 9 et 10 mai 1911, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

2. La compagnie Bell doit, à la demande d'une corporation municipale quelconque, d'une compagnie indépendante de service téléphonique ou système faire un raccordement de son système ou de sa ligne de service téléphonique de longue distance avec le système ou la ligne de toute telle corporation municipale, compagnie indépendante de service téléphonique ou système, à moins d'un avis contraire.

3. Chaque requérant doit construire les lignes faisant raccordement jusqu'à l'endroit le plus rapproché du point adjacent au bureau central de la compagnie Bell où le raccordement doit être fait et la compagnie Bell doit continuer lesdites lignes faisant raccordement sur ses poteaux jusque dans son bureau central et faire les raccordements nécessaires sur son tableau de distribution; pourvu, cependant, que la compagnie Bell ne soit pas tenue de construire ou entretenir les lignes en deçà des limites de corporation dans laquelle se trouve situé le service d'échange Bell.

4. Chaque requérant dont le service est ainsi raccordé doit rembourser à la compagnie Bell tous les frais et toutes les dépenses qu'elle a encourus en faisant lesdits raccordements ou pour l'usage du service Bell. Tout différend entre lesdits requérants ou un quelconque des requérants et la compagnie Bell au sujet du coût de ce travail ou de cet usage, s'il y a lieu, du service Bell, doit être jugé par l'ingénieur-électricien de la Commission.

5. La compagnie Bell doit faire le raccordement, tenir compte du temps que dure chaque conversation et la contrôler, vérifier la durée de cette conversation et calculer les frais qui reviennent à chaque compagnie ou système et, lorsqu'on le demande, la durée du temps et le montant exigé doivent être déclarés à la fin de chaque conversation ou message pour la gouverne de la personne qui a fait l'appel.

6. A la demande des Requérants, la compagnie Bell y donnant son consentement, il est entendu qu'aucun frais supplémentaire ou autre frais, sauf le taux ordinaire du service de longue distance, ne doit être exigé par la compagnie Bell d'une municipalité, corporation, compagnie indépendante, ou système qui ne lui fait pas de concurrence.

7. Chaque requérant jouissant ainsi de ce raccordement doit payer à la compagnie Bell les frais annuels suivants, payable semi-annuellement, d'avance, à partir de la date de raccordement en question, à savoir:

(*a*) La somme de $100 si la compagnie n'a pas plus de 250 abonnés.

(*b*) La somme de $200 si la compagnie a plus de 250 abonnés mais pas plus de 600 abonnés.

(*c*) La somme de $300 si la compagnie a plus de 600 abonnés.

8. Que la compagnie requérante doit en retour des honoraires annuels n'avoir droit qu'à trois points de raccordement; pour chaque point additionnel de raccordement le paiement annuel doit être calculé en se basant sur l'échelle de taux donnée plus haut concernant le nombre des abonnés qui jouiront de ce raccordement additionnel.

9. La compagnie indépendante ou système doit remettre tous les trois mois tous les renseignements concernant les noms et les adresses des abonnés que pourra raisonnablement demander la compagnie Bell afin de s'assurer le paiement du montant payable à la compagnie Bell en vertu de ce qui suit, et pour la publication des listes de l'indicateur et la bonne gouverne de son service.

10. Lorsqu'il s'agit de compagnie faisant concurrence ou de système sur chaque communication de longue distance ayant pour point de départ les lignes d'une compagnie indépendante ou d'un système faisant raccordement avec elle et transmise sur les

lignes de la compagnie Bell, la compagnie indépendante ou le système est responsable et doit payer à la compagnie Bell le taux ordinaire de longue distance de cette dernière compagnie à partir du point où se fait le service d'échange ou le raccordement avec la compagnie indépendante ou le système jusqu'au point de destination et, de plus, à titre de paiement pour les services rendus par les moyens de facilité additionnelle ainsi fournie, il doit y avoir un supplément de 10c. sur toutes les recommandations échangées aller et retour, de ce supplément la compagnie Bell doit recevoir 7c. et la compagnie indépendante ou le système, 3c.

11. Chaque compagnie ou système doit percevoir les sommes dues en vertu de cette entente pour les communications envoyées dont le point de départ se trouve sur son service, et rendre compte et payer à la compagnie ou système la partie de ce montant qui lui appartient.

12. Chaque mois un sommaire des affaires échangées durant le mois précédent doit être fourni par la compagnie à la compagnie indépendante ou système et un règlement doit être fait pour le montant dû à l'une ou l'autre compagnie ou système dans un délai de trente (30) jours après la réception de ce sommaire et, à l'expiration de ce délai de trente (30) jours on doit ajouter l'intérêt au taux de six pour cent (6%)par année à tous les comptes qui ne sont pas payés, et lorsque ledit montant et l'intérêt ne sont pas payés à l'expiration d'un délai de trois mois après la date de l'envoi dudit sommaire, la compagnie ou le système qui n'est pas en défaut peut faire cesser le raccordement.

13. Si un différend s'élève au sujet de laqualité de l'installation de toute compagnie indépendante ou de tout système faisant raccordement, ce différend doit être soumis à la Commission.

14. Les compagnies indépendantes et les systèmes doivent se conformer, dans l'échange des communications téléphoniques, à toutes les règles et tous les règlements raisonnables concernant l'envoi des communications, et le point de raccordement pour chaque échange de la compagnie indépendante ou système, selon ce que la compagnie fait, de temps en temps, adopter ou déterminer, soumis à un appel à la Commission.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 14 septembre, 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 150.

Relativement à la requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* demandant une ordonnance à l'effet d'amander l'ordonnance générale de la Commission n° 54, en date du 6 janvier 1910, enjoignant de construire des haltes dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, aux endroits d'où ou vers lesquels sont transportés les colis, et les voyageurs.

Dossier n° 4205. Cause n° 871.

Après avoir lu les arguments que l'on apporte pour appuyer la requête, et la déclaration que la teneur de l'ordonnance n'en fait pas bien comprendre le but,

Il est ordonné que la dite ordonnance générale n° 54, en date du 6 janvier, 1910, soit, et elle est par les présentes, amendée en biffant les mots " toutes les marchandises par petite vitesse" dans la première ligne de l'article 3 de l'ordonnance, et en y substituant les mots "toutes les colis."

H.-L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 19 octobre, 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 151.

Relativement à l'ordonnance supplémentaire de la Commission n° 195, en date du 17 octobre 1904, autorisant l'usage de blans de billets de connaissement et autres blancs de trafic, jusqu'à ce que la Commission donne avis et la prise en considération de la question du projet de règlements concernant le trafic des wagons à bagage au Canada.

Dossier n° 23328.

Après avoir lu les dits règlements projetés et soumis par les compagnies de chemin de fer, des copies des dits règlements ayant été envoyés à l'Association des Manufacturiers Canadiens, à la Chambre de Commerce de Montréal, à *The Ontario Wholesale Grocers' Guide* et aux Boards of Trade de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Hamilton, Brandford, London, Winnipeg, Brandon, Régina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Lethbridge, Vancouver, Victoria et Nelson et après avoir lu les soumissions écrites déposées pour appuyer la requête, et de la part des parties nommées, de même que de la *Commercial Travellers' Association of Canada,* de la *Ontario Commercial Travellers' Association,* et des différents particuliers y intéressés, et après plusieurs discussions entre les membres de la Commission et les parties intéressées.

Il est ordonné,

Que les règlements suivants attachés aux présentes et désignés par la lettre " A " concernant le trafic de marchandises dans les wagons à bagage soient, et ils sont par les présentes, imposés à toutes les compagnies de chemin de fer sous le contrôle législatif du Parlement du Canada, autres que les chemins de fer du gouvernement, auxquelles il est fait allusion sous le nom de " voituriers. "

Que les dits règlements entrent en vigueur le premier jour de janvier, 1916.

H.-L. DRAYTON,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 8 novembre, 1915.

"A"—RÈGLEMENTS CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES WAGONS À BAGAGE AU CANADA.

BAGAGE PERSONNEL.

Règlement 1.—(*a*)—Le bagage personnel consiste en vêtements, articles pour la toilette, et autres effets semblables servant à l'usage présent et nécessaires et destinés à être portés, à servir, à donner du confort et du bien-être au voyageur durant son voyage et qui ne sont pas destinés à d'autres personnes ou à être vendus. Voir aussi le Règlement 17.

(*b*) Le voiturier ne sera pas responsable de la perte de l'argent, des bijoux, des papiers négociables et autres valeurs semblables, des liquides, articles inflammables et fragiles compris sous le bagage, ni des dommages qui leur seront causés.

(*c*) Le bagage doit être enfermé dans des récipients solides munis de poignées, de ganses ou autres moyens auxquels on puisse attacher les bulletins, et assez forts pour supporter le maniement nécessaire, tels que malles, valises, télescopes, sacs, boîtes à chapeaux en cuir, sacoches, boîtes de moyenne grandeur, sacs de soldat, de marin ou d'immigrant.

(*d*) Malles ou autres récipients durs avec plus de deux parties protubérantes, ou avec deux parties protubérantes qui ne sont pas l'une vis-à-vis l'autre, ne seront pas acceptés pour être transportés dans le service régulier de bagage.

(*e*) Les récipients qui ne sont pas sûrement mis sous clef ne seront pas acceptés ou enregistrés sauf dans le cas où on ne se rendra nullement responsable de la perte des effets qu'ils contiennent, que la cause vienne ou non de la négligence du voiturier, de ses employés, de ses agents ou de tout autre manière.

Bagage d'échantillon.

Règlement 2.—(*a*) Le bagage d'échantillon comprend des échantillons de marchandises et les catalogues des vendeurs que les voyageurs de commerce transportent avec eux afin de pouvoir faire des ventes de marchandises semblables aux échantillons qu'ils ont avec eux ou qui sont montrés dans les catalogues, et non destinés à être vendus ou distribués gratuitement par le propriétaire ou les propriétaires, leurs succursales, les clients ou autres personnes. Voir aussi le règlement 18

(*b*) L'argent, les bijoux, les papiers négociables et autres valeurs semblables, les liquides, les articles périssables ou fragiles ne doivent pas faire partie du bagage d'échantillon qui doit être enregistré.

(*c*) Le bagage d'échantillon doit être mis dans des malles à échantillon ou dans des boîtes à échantillon sûrement mises sous clef, assez forte pour supporter la maniement nécessaire (et non dans des boîtes, boîtes à claire-voie, des boîtes en forme de tambour, de cylindres ou de baril), sauf les fouets échantillons dans des caisses flexibles d'une longueur ne dépassant pas quatre-vingt-dix pouces, et un diamètre de douze pouces à la base, ou un poids de cent livres, seront enregistrés et transportés comme formant partie de la quantité de bagage que peut transporter un voyageur. Pas plus qu'une de ces boîtes à fouets ne sera enregistrée pour un voyageur sur billet d'adulte.

(*d*) Les malles ou autres récipients durs avec plus de deux parois protubérantes ou avec deux parois protubérantes qui ne sont pas situées vis-à-vis l'une de l'autre, ne seront pas acceptées pour être transportés dans le service régulier de bagage.

Excédent de valeur.

Règlement 3.—(*a*) Le voiturier ne doit pas accepter pour être transporté, le bagage d'un voyageur quelconque ou autres biens dont la valeur connue dépasse $2,500.

(*b*) Le voiturier ne doit être tenu responsable de la perte, des dommages ou du retard que subit le bagage d'un voyageur quelconque, que la cause vienne de la négligence du voiturier, de ses employés, ou de ses agents ou de toute autre manière, pour tout montant excédant la somme de $1,000 pour un bagage quelconque appartenant à un voyageur adulte et enregistré pour lui, et de $50 pour le bagage appartenant à un enfant voyageant à la faveur d'un demi-billet ou enregistré pour lui, lesquels montants doivent être considérés représenter les valeurs respectives de ces bagages, qu'ils aient été taxés comme excédent les dimensions ou le poids du bagage ou transportés gratuitement, à moins qu'on ne fasse connaître une plus grande valeur et un taux supplémentaire n'ait été payé de l'enregistrement conformément au tarif du voiturier, alors en vigueur.

(*c*) Les taux exigés pour l'excédent de valeur que l'on a fait connaître doivent être payés à l'avance.

ENREGISTREMENT.

Règlement 4.—(*a*) L'enregistrement du bagage et des effets transportés dans le service de transport de bagage est accordé seulement au porteur d'un billet, lorsque le bagage ou les autres effets que l'on veut faire enregistrer est la propriété de la personne à qui appartient le billet ou est transporté pour elle.

(*b*) Conformément aux dispositions du règlement 18, les bulletins ne seront donnés que pour la destination du billet ou les endroits où des arrêts sont accordés, et seulement pour le même parcours que le billet. Ce bagage ou ces autres effets ne doivent pas être enregistrés à deux destinations, ou plus, sur le même billet.

(*c*) Ce bagage ou ces autres effets destinés à être enregistrés doivent être présentés avec le billet à l'agent préposé au bagage à la station ou au quai en temps suffisant, avant le départ du train ou du bateau, pour permettre l'enregistrement voulu, la pesée ou le mesurage, et l'émission des bulletins nécessaires pour cet enregistrement.

(*d*) Le voiturier doit s'efforcer de transporter ce bagage ou ces autres effets sur le même train ou bateau que le voyageur mais ne doit pas être tenu responsable s'il ne le fait pas.

VOITURES DE BÉBÉS, etc.

Règlement 5.—(*a*) Les voitures de bébé, les voiturettes, les traîneaux pour bébé, les vélocipèdes, tricycles pour enfants ou autres véhicules semblables, lorsqu'ils accompagnent un voyageur seront enregistrés sur paiement du taux érigé conformément au tarif en vigueur. Ces articles ne forment pas partie du bagage transporté gratuitement et le prix exigé pour le transport de ces articles est tout à fait distinct du taux exigé pour l'excédent et n'a aucun rapport avec ce taux.

(*b*) Le voiturier ne sera en aucun cas responsable de la perte ou de la détérioration des effets tels qu'oreillers, robes et couvertures qui se trouvent dans les voitures de bébés, etc.

Voir aussi Règlement 11.

BICYCLETTES.

Règlement 6.—(*a*) Les bicyclettes contenues dans des malles seront enregistrées et comprises dans le poids du bagage du voyageur.

(*b*) Les bicyclettes qui ne sont pas dans des malles (les lampes, cyclomètres et le sac pour les outils doivent être enlevés) seront enregistrées sur paiement d'un taux exigé conformément au tarif en vigueur. Lorsqu'il y a à faire correspondance par camionage, elles ne seront enregistrées que jusqu'au point de correspondance. Les bicyclettes qui ne sont pas dans des malles, ne forment aucunement partie du bagage transporté gratuitement et par conséquent le taux exigé pour le transport de ces bicyclettes est distinct du taux de l'excédent de bagage et ne s'y rapporte aucunement.

Voir aussi Règlement 11.

TOBOGGANS ET SKIS.

Règlement 7.—Les toboggans ne portant que les accessoires nécessaires, tels que les cordes et les coussins, et les skis seront enregistrés sur paiement d'un taux exigé conformément au tarif en vigueur. Ces effets ne forment pas partie de la quantité de bagage transporté gratuitement et le taux de transport est distinct de celui de l'excédent de bagage et ne s'y rapporte aucunement.

Voir aussi Règlement 11.

CHIENS.

Règlement 8.—(*a*) Les chiens dont la valeur ne dépasse pas vingt-cinq piastres ($25), lorsqu'on ne les destine pas au commerce, à l'exposition, l'exhibition des chiens ou à des épreuves de course, et munis d'un collier sûrement attaché et d'une chaîne ou laisse, tout cela étant d'une résistance suffisante, ou enfermés dans des boîtes à claire-voie suffisamment fortes, et accompagnés de leur propriétaire ou du gardien, se-

ront enregistrés et transportés dans les wagons à bagage sur paiement du taux exigé conformément au tarif en vigueur. Les chiens bien enfermés dans des boîtes à claire-voie ou dans des boîtes pourront être enregistrés sans tenir compte des correspondances sur le parcours, mais les chiens tenus à la chaîne ou en laisse ne seront pas enregistrés plus loin que le point de correspondance là où se fait la correspondance du wagon.

(*b*) Les chiens doivent être enchaînés immédiatement après leur arrivée au point de destination, sans quoi le voiturier peut en faire ce qu'il veut. Les voituriers ne s'engagent pas à nourrir les chiens ou à leur donner à boire le long du parcours ou de les mettre en entrepôt ou d'en prendre soin à la station.

(*c*) Lorsqu'ils sont enregistrés à une gare où il y a un chef en service, toutes les redevances doivent être perçues à l'avance.

(*d*) Les chiens ne forment aucunement partie de la quantité de bagage transporté gratuitement et les taux de transport de ces chiens sont absolument distincts de ceux de l'excédent du bagage et ne s'y rapporte aucunement.

(*e*) Tout chien ou tout chien enfermé dans une boîte à claire-voie dont la valeur dépasse vingt-cinq piastres ($25) ou que l'on destine au commerce, à l'exposition de chiens, ou à l'épreuve de course, ne sera pas transporté dans un wagon à bagage.

(*f*) Le voiturier ne sera pas tenu responsable pour une somme dépassant vingt-cinq piastres ($25) pour la perte de tout chien tenu à la chaîne ou en laisse ou des dommages qu'il peut subir ou pour l'envoi de chiens dans des boîtes à claire-voie, que la cause vienne de la négligence du voiturier, de ses employés, de ses agents ou de toute autre manière.

PÉRISSOIRES ET CANOTS DE COURSE POUR LES RÉGATES.

Règlement 9.—Les périssoires ou les canots de course lorsqu'ils se trouvent avec des personnes qui en ont la surveillance ne seront transportés que dans des wagons à bagages supplémentaires sur les trains qu'acceptera le voiturier, et on exigera en retour un taux conforme au tarif en vigueur.

Voir aussi Règlement 11.

CANOTS.

Règlement 10.—Les canots dont la longueur ne dépassent pas (18) pieds, lorsqu'ils se trouvent en la compagnie de sportmen ou de campeurs, destinés à un territoire spécifié, seront enregistrés sur paiement d'un taux conformément au tarif en vigueur. Les canots ne forment aucunement partie de la quantité de bagage transporté gratuitement et le taux de transport de ces canots est tout à fait distinct du taux exigé pour le transport de l'excédent de bagage et ne s'y rapporte aucunement.

Voir aussi le Règlement 11.

LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ.

Règlement 11.—Le voiturier ne doit pas être tenu responsable de la chose elle-même ou des conséquences à la suite de la perte ou de la détérioration ou du retard de tout récipient, paquet ou ballot contenant un quelconque des effets indiqués dans les règlements 5 (a), 6, 7, 9 et 10 des présents règlements et leur contenu ou de l'un quelconque de ces effets qui n'est pas contenu dans un récipient, un paquet ou un ballot pour une somme excédant $5, que la cause de cette perte, détérioration ou retard vienne ou non de la négligence du voiturier, de ses employés ou de ses agents ou de toute autre manière; laquelle somme doit être supposée être la valeur de tout récipient, paquet ou ballot ou tout effet qui n'est pas ainsi contenu, à moins que l'on ait fait connaître une va-

leur plus élevée et qu'un taux supplémentaire ait été payé lors de l'enregistrement conformément au tarif du voiturier alors en vigueur.

DIVERS EFFETS.

Règlement 12.—Les effets suivants autres que le bagage seront enregistrés et compris dans la quantité admise pour le bagage d'un voyageur, et transporté au risque du propriétaire, à savoir, des coffres d'outils, les paquets des mineurs et des prospecteurs, des chaises pliantes pour bateaux, (attachées) des chaises de convalescent (lorsqu'elles servent à l'usage d'un convalescent qui voyage sur le même train), des fusils non chargés dans des sacs en cuir ou dans des boîtes en bois, des selles dans des sacs, des outils d'arpenteurs enveloppés, sauf les lunettes méridiennes, les niveaux, les compas et les autres instruments de ce genre sujets à se briser; le bagage personnel en paquet, lorsqu'il est convenablement enveloppé dans de la toile ou autre matériel fort (sauf le papier d'emballage) et bien attaché ou ficellé; les accessoires du jeu de "golf" "cricket," balle au champ ou autres accessoires de club enfermés dans des récipients fermés, des couvertures de voyageurs, des pierres pour le jeu de "curling," des raquettes pour l'usage de la personne qui les envoie lorsqu'elles sont bien reliés par des cordes, équipement de sportmen et de campeurs dans des sacs ou des boîtes de grandeur moyenne ayant des poignées convenables, de même que des tentes et des poteaux pour les tentes (n'ayant pas plus de douze pieds de longueur) et des cannes à pêche convenablement enfermées dans des boîtes.

ACCESSOIRES POUR LES AMUSEMENTS PUBLICS.

Règlement 13.—(a) Des accessoires et des décors, des animaux domestiques et apprivoisés sauf les chiens conduits à la chaîne ou en laisse, des cylindres d'éclairage au calcium (consistant en un cylindre contenant du gaz hydrogène et un autre contenant du gaz oxygène) les stéréoscopes, les machines de cinémas (mais non les pellicules cinématographiques) les instruments de musique, les tentes et les poteaux des tentes (n'ayant pas plus de 15 pieds de longueur) les ballons bien enveloppés et ficellés, et les autres accessoires d'une grandeur et d'un caractère propres à être maniés dans les wagons à bagage, dont on se sert pour donner une représentation théâtrale, un concert, une conférence ou autre amusement public dans une salle ou en plein air, qui peuvent être chargés dans les wagons à bagage ordinaires, seront transportés dans le service régulier de bagage soumis à la quantité en poids indiquée au paragraphe (a) du Règlement 17, et l'excédent du poids sera taxé au taux de l'excédent du bagage régulier, ou dans un wagon à bagage spécial (soumis aux règlements des wagons à bagage spéciaux) à la discrétion du voiturier, sauf qu'aucun effet et aucun animal pesant plus de 250 livres ne sera accepté pour être transporté dans un service régulier de bagage.

REMARQUE.—Les malles contenant des vêtements devant servir aux acteurs sur l'estrade ou en dehors de l'estrade sont soumis aux dispositions du Règlement 20.

(*b*) Les cadres de réclame, les cartes pour montres, et les affiches de réclame de ce genre, lorsqu'ils sont enfermés dans des malles, des boîtes ou des boîtes à claire-voie, transportés par des agents d'organisation, seront enregistrés et transportés dans des wagons à bagage et compris dans la quantité de bagage des voyageurs.

(*c*) Les poteaux de tentes (ayant plus de quinze (15) pieds de longueur) les sièges, les carrousels, les roues ferrées et autres roues semblables, ou les véhicules de toute description à moins d'être démontés, ne seront pas transportés dans les wagons à bagage du service régulier.

(*d*) Les aéroplanes, les avions, les automobiles, les motocyclettes et autres moyens de transport ou appareils actionnés ou mis en fonctionnement par des machines ou moteurs ne seront pas acceptés pour le transport dans les wagons à bagage du service régulier ou du service spécial.

(*e*) Les matières explosives (y compris les pièces pyrotechniques) et autres marchandises dangereuses telles que la gazoline, les allumettes, les pellicules cinématographiques, etc., ne seront pas transportées dans les fourgons à bagages du service régulier ou d'un service spécial.

(*f*) Les animaux domestiques ou apprivoisés, ne pesant pas plus de deux cent cinquante livres (250) chacun, destinés aux représentations théâtrales ou autres amusements publics, seront enregistrés et transportés dans les fourgons à bagages du service régulier ou dans des voitures spéciales conformément aux règlements concernant l'expédition par fourgons à bagages spéciaux, selon le bon plaisir de la compagnie, aux conditions suivantes:

(1) Ils doivent être accompagnés de leurs propriétaires ou gardiens qui auront dûment payé leur passage et qui doivent fournir les moyens convenables pour les mettre à bord et les faire descendre chaque fois que la chose sera nécessaire.

(2) Ils doivent, au moment de l'expédition, être en condition convenable, le départ se faisant au choix de la compagnie.

(3) Si les animaux sont enfermés dans des boîtes à claire-voie le taux imposé sera basé sur la pesanteur réelle en tenant compte de l'allocation pour bagages tel que pourvu au règlement 17.

(4) S'ils ne sont pas renfermés dans des boîtes à claire-voie, les animaux, excepté les chiens retenus par une chaîne ou une corde, seront pesés, ou il sera fait une estimation soignée de leur pesanteur, et le taux sera déterminé en conséquence, le taux minimum pour tout animal sans boîte à claire-voie étant de $2. Les chiens retenus par une chaîne ou une corde seront transportés conformément au règlement 8.

(5) Les animaux dont le transport serait dangereux, difficile ou hasardeux par le service régulier des fourgons à bagages, tels que les éléphants, les lions, etc., et ceux qui pèsent plus de deux cent cinquante (250) livres ne seront transportés que dans des voitures spéciales à bagages tombant sous l'effet des règlements concernant les voitures spéciales à bagages.

(6) Ce qui précède ne s'applique qu'aux animaux destinés exclusivement aux représentations sur la scène, et ne peut être interprété comme devant s'appliquer aux chevaux de courses, de cirques ou aux animaux destinés à l'usage personnel de leurs propriétaires et dont le transport se fait soit sous la surveillance du département du services des marchandises ou de la compagnie des messageries, soit en vertu de contrats spéciaux pour les cirques.

(*g*) Pour ce qui concerne les bagages ou autres effets personnels transportés dans les fourgons à bagages du service régulier en vertu du présent règlement, la compagnie ne sera pas responsable d'aucune réclamation à l'égard ou en conséquence de la perte ou détérioration des dits bagages ou effets, excepté dans le cas de négligence de la part de la compagnie, de ses serviteurs ou agents; alors la compagnie sera responsable pour une somme ne devant pas dépasser $25 (laquelle somme sera censée être la pleine valeur) pour tout animal, ou boîte à claire-voie renfermant des animaux, ou un instrument de musique, et $100 (laquelle somme sera censée être la pleine valeur) pour tous bagages ou effets de chaque voyageur, que ces bagages ou effets fassent partie d'un excédent de dimensions ou de pesanteur pour lequel paiement a été fait ou soient compris dans la limite de pesanteur fixée pour les bagages transportés gratuitement à moins qu'au moment de l'enregistrement une déclaration ait été faite d'une valeur plus considérable et que le paiement ait été fait conformément aux taux courants de la compagnie.

(*h*) Des voitures spéciales à bagages peuvent être obtenues aux taux de la compagnie pour le transport des articles visés par ce règlement; alors les stipulations concernant les taux pour l'excédent de pesanteur ainsi que les pesanteurs et grosseurs maxi-

mums des articles transportés dans les fourgons à bagages du service régulier seront de nul effet.

(*i*) Pour ce qui concerne les bagages ou autres effets transportés dans des voitures spéciales à bagages en vertu du présent règlement, la compagnie n'est responsable d'aucune réclamation à l'égard ou en conséquence de la perte ou détérioration des dits bagages et effets excepté dans le cas de négligence de la part de la compagnie, de ses serviteurs ou agents; la compagnie, alors, sera responsable pour une somme ne devant pas dépasser $100 relativement aux bagages et effets de chaque voyageur dont les bagages et effets sont transportés dans le ou les fourgons du genre susdit, laquelle somme sera censé être la pleine valeur des dits bagages et effets, soit qu'ils fassent partie d'un excédent de bagages en dimensions ou en pesanteur pour lequel le voyageur a payé, soit qu'ils soient compris dans la quantité de bagages que chaque voyageur a le droit de mettre à bord gratuitement, à moins qu'au moment de l'enregistrement une déclaration soit faite d'une valeur plus considérable accompagnée du paiement exigé conformément aux stipulations ci-après mentionnées.

(*j*) Si une compagnie de théâtre, ou aucun membre d'icelle, ou toute autre personne louant un fourgon spécial à bagages, désire faire une déclaration d'une valeur supérieure à celle dont il est fait mention précédemment au sujet de l'ensemble de ses effets, ou d'aucune partie d'iceux, l'agent expéditeur se fera payer le montant dû pour le surplus de valeur contenu dans la déclaration conformément aux taux courants de la compagnie.

(*k*) Le propriétaire, ou son représentant, placera les dits bagages et effets dans une voiture spéciale à bagages de manière à ce qu'ils ne soient pas exposés à aucune perte ou dommage dans les conditions ordinaires de transport et fermera avec soin toutes les portes ou entrées de ladite voiture.

(1) La compagnie n'accepte aucune responsabilité pour aucune perte ou dommage résultant du retard dans le transport des bagages ou effets tombant sous l'effet du présent règlement.

FOURGONS SPÉCIAUX À BAGAGES POUR EXCURSIONS.

Règlement 14.—(*a*) Lorsqu'un fourgon spécial à bagages est attaché aux trains d'excursions organisés pour pique-niques, ou autres fins semblables, les excursionnistes auront droit de déposer dans le dit fourgon (sans les faire numéroter) les paniers de vivres, les voitures de bébé et autres articles généralement apportés dans ces occasions; les dits articles seront censés être laissés exclusivement aux soins et à la garde des propriétaires et seront transportés gratuitement à la condition que la compagnie ne sera aucunement responsable de la perte, dommage ou retard subi dans le transport des dits articles que ce soit la conséquence ou le résultat de la négligence de la compagnie, de ses serviteurs ou agents, ou non, ou dû à aucune autre cause quelconque.

(*b*) Lorsque des fourgons spéciaux à bagages sont mis au service d'excursions militaires les voyageurs ont droit de mettre à bord du train dans les dits fourgons sans les faire enregistrer l'équipement complet de camp, et autres articles apportés généralement dans ces conditions; les dits articles sont censés être laissés exclusivement aux soins et à la garde de leurs propriétaires, et seront transportés gratuitement à la condition que la compagnie ne sera aucunement responsable de la perte, dommage ou retard subi dans le transport des dits articles, que ce soit la conséquence ou le résultat de la négligence de la compagnie, de ses serviteurs ou agents, ou non, ou dû à aucune autre cause quelconque.

Lorsqu'un fourgon spécial à bagages, ou un wagon-écurie de luxe pour chevaux est attaché à un train d'excursion militaire, il ne sera pas permis de transporter plus de douze chevaux par chaque train d'excursion, et même alors à des taux conformes au tarif régulier de la compagnie.

Lorsque des chevaux sont transportés sur les terrains d'excursion militaires la compagnie ne sera tenue responsable d'aucune réclamation au sujet de la perte d'aucun des dits chevaux ou de toute blessure infligée aux dits animaux, à moins qu'il y ait négligence de la part de la compagnie, de ses serviteurs ou agents, ayant pour résultat la collision du train sur lequel les chevaux sont transportés, ou le déraillement pendant le transport, du fourgon contenant les dits chevaux; alors dans le cas d'une telle négligence la compagnie sera tenue responsable pour une somme ne devant pas dépasser vingt-cinq dollars ($25) pour la perte ou les blessures d'aucun cheval en particulier; ladite somme est censée être la pleine valeur dudit cheval à moins qu'au moment de l'expédition une déclaration ait été faite d'une valeur plus considérable et que le paiement en conséquence ait été fait conformément aux taux courants de la compagnie.

CADAVRES.

Règlement 15.—(*a*) Le transport d'un cadavre se fait à bord des fourgons à bagages aux taux mentionnés dans le tarif régulier de la compagnie à la condition que le cadavre soit accompagné sur le même train par un adulte qui a dûment payé son passage.

(*b*) Un cadavre ne sera accepté pour être transporté que sur la présentation du document légal du permis de transit dûment rempli et signé montrant que le cadavre a été préparé pour être expédié conformément aux termes de la loi.

(*c*) L'enregistrement d'un cadavre n'est pas permis pour tout endroit en destination duquel il faudra changer de convoi, excepté le cas où une autorisation spéciale est obtenue. La personne accompagnant le cadavre est requise de voir aux arrangements rendus nécessaires par un tel changement.

(*d*) Lorsqu'un cadavre est enregistré en destination d'une gare où la compagnie n'a pas d'agent la compagnie n'est pas tenue responsable de la garde du cadavre à la dite gare.

(*e*) Chaque boîte renfermant un cadavre ne doit pas avoir moins de six poignées et porter les indications donnant clairement le nom de la personne décédée, la destination, la route à suivre et le nom du consignataire.

(*f*) L'escorte doit présenter un billet séparé pour son propre passage; le contrat et chaque coupon du billet devant être marqué "Escorte de cadavre."

Bulletin d'enregistrement pour excédent . . . . .No. . . . ."

(*g*) Le bagage de la personne décédée peut être enregistré sur la présentation du billet du cadavre conformément aux règlements s'appliquant au transport du bagage des voyageurs.

(*h*) On ne peut ni accepter ni transporter un cadavre d'une odeur repoussante ou si des liquides s'échappent de la boîte qui le contient même sur la présentation des permis ou certificats.

(*i*) Quand le cercueil avec le cadavre présenté pour être expédié dans un fourgon à bagages pèse plus de cinq cents livres (500) livres, il faut payer pour l'excédent de pesanteur d'après les taux courants exigés pour les quantités supplémentaires de bagages.

(j) Deux cadavres ou plus peuvent être expédiés sous la garde d'une seule personne.

MATIÈRES EXPLOSIVES ET DE NATURE INFLAMMABLE.

Règlement 16. (*a*) Les matières explosives (y compris les pièces pyrotechniques et autres marchandises dangereuses, telles que la gasoline, les allumettes, etc.) doivent être transportés dans les fourgons à bagages.

(*b*) Avis est donné aux voyageurs de ne pas introduire dans leurs bagages des marchandises dangereuses telles que les allumettes, les pièces pyrotechniques, la poudre,

les cartouches, etc. L'article 286 de la Loi des Chemins de fer se lit comme suit: "Nul voyageur ne doit transporter, ni la compagnie peut-elle être tenue à transporter sur sa ligne de la poudre, dynamite, nytroglycérine ou autre marchandise d'une nature explosive ou dangereuse."

PERMIS CONCERNANT LES BAGAGES PERSONNELS.

Règlement 17. (*a*) Sujet aux restrictions contenues dans les règlements 19 et 20, cent cinquante (150) livres de bagages, représentant une valeur ne dépassant pas la somme de ($100) dollars seront enregistrées gratuitement pour chaque billet d'adulte, et soixante et quinze (75) livres représentant une valeur ne dépassant pas cinquante ($50) dollars pour chaque enfant payant un demi-passage.

(*b*) Avec les billets "Autour du Monde," sujets aux restrictions du règlement 19, on peut faire enregistrer gratuitement trois cent cinquante (350) livres de bagages représentant une valeur n'excédant pas la somme de cent ($100) dollars pour chaque billet d'adulte, et cent soixante et quinze (175) livres représentant une valeur n'excédant pas la somme de cinquante ($50) dollars pour chaque enfant payant un demi-passage.

Pour jouir du privilège précédent les passagers qui sont en destination pour des endroits transatlantiques ou transpacifiques, doivent présenter au moment de l'enregistrement, leur billet d'entier parcours par voie ferrée jusqu'au port de la côte atlantique, ou pacifique (selon le cas), ainsi qu'un permis ou billet pour passage à bord d'un paquebot, mais le billet de chemin de fer et le permis ou billet pour transport sur paquebot doivent être marqués "Autour du Monde." Lorsque cependant les voyageurs retournent à leur point de départ aux Etats-Unis ou au Canada, il suffit de présenter le billet de chemin de fer à partir du port d'entrée jusqu'à destination (marqué "Autour du Monde.")

(*c*) Avec les billets transpacifiques (c.-à-d. les billets en partance ou en destination d'endroits transpacifiques et marqués Transpacifique) sujet aux restrictions contenues dans le règlement 19, on peut faire enregistrer gratuitement trois cent cinquante (350) livres de bagages représentant une valeur n'excédant pas la somme de cent ($100) dollars pour chaque billet d'adulte, et cent soixante et quinze (175) livres, représentant une valeur n'excédant pas la somme de cinquante ($50) dollars pour chaque enfant payant un demi-passage.

Afin de jouir du privilège qui précède les voyageurs porteurs de billets du genre susdit se rendant à un endroit transpacifique quelconque doivent présenter au moment de l'enregistrement leur billet d'entier parcours désignant le port de destination sur la côte pacifique, et un permis ou billet de transport à bord d'un paquebot, mais ces deux billets de chemin de fer et de paquebot doivent être marqués "Transpacifique", "Coin Transpacifique", ou " Transpacifique intérieur". Les voyageurs, cependant, venant d'endroits transpacifiques ne sont tenus qu'à présenter leur billet de chemin de fer d'un port de la côte pacifique à leur destination, ou en destination d'un port atlantique, marqué "Transpacifique".

(*d*) Les articles mentionnés au Règlement 12 seront compris dans la quantité de bagages permise à chaque voyageur.

PRIVILÈGE D'ENREGISTREMENT DE BAGAGES ET RESPONSABILITÉ DES VOYAGEURS DE COMMERCE.

Règlement 18.—(*a*) Sujet aux restrictions contenues dans les règlements 19 et 20, trois cents (300) livres d'échantillons et de bagages personnels seront enregistrées gratuitement entre différents endroits du Canada seulement en présentant le certificat donnant droit aux privilèges de transport accordés aux voyageurs de commerce du Canada (au verso duquel certificat doivent être mentionnés les privilèges concernant le bagage) et émis pendant l'année courante, ainsi que le billet de passage des voyageurs de commerce qui doit porter un numéro correspondant. A moins d'aucune autre au-

torisation spéciale contenue dans le tarif il ne sera accepté aucune quantité excédant cent cinquante (150) livres par billet des voyageurs de commerce porteurs de billets d'excursion, d'été, de touriste, de convention ou de seconde classe vendus au public voyageur, alors même qu'il serait présenté avec lesdits billets un certificat de voyageur de commerce. Il ne sera pas accepté plus de cent cinquante (150) livres d'échantillons ou de bagages personnels des voyageurs de commerce qui ne font pas partie d'une association reconnue de voyageurs de commerce du Canada. Le bagage ne peut être enregistré que pour l'endroit de destination (excepté lorsqu'un privilège d'arrêt est accordé, ou en vertu du paragraphe (b) du présent règlement) et par la même route que le billet de passage, et ledit bagage sera pesé chaque fois qu'il sera enregistré. En enregistrant les bagages d'échantillons il ne sera accepté qu'une seule quantité de bagages correspondant à un seul billet, excepté dans le cas où un voyageur de commerce est accompagné par un aide à son emploi ou à l'emploi de la maison qu'il représente alors qu'une même quantité de bagages sera enregistrée gratuitement pour chaque billet.

(*b*) Les voyageurs de commerce présentant des billets de fin de semaine peuvent obtenir l'enregistrement gratuit ordinaire de trois cents (300) livres de bagages-échantillons et de leurs bagages personnels pour aller, ou le voyage de retour, soit pour l'endroit de destination du billet ou pour un point intermédiaire du moment que cet endroit est situé sur la route directe du billet.

(*c*) En vue des concessions spéciales accordées aux voyageurs de commerce, la compagnie ne sera tenue responsable d'aucune réclamation au sujet ou en conséquence de la perte, du dommage ou retard des bagages-échantillons ou du bagage personnel transporté pour un voyageur de commerce peu importe si paiement a été fait pour une quantité excédant le poids prescrit ou que lesdits bagages soient compris dans la quantité transportée gratuitement.

RESTRICTIONS CONCERNANT LE POIDS.

Règlement 19.—Nul article de bagage ou d'aucune autre nature pesant plus de 250 livres (excepté les bagages d'immigrants enregistrés au port d'entrée) ne sera accepté pour être transporté dans les fourgons à bagages du service régulier.

EXCÉDENT DE POIDS.

Règlement 20.—(*a*) Pour aucun colis ou autre article de bagage transporté dans les fourgons à bagages du service régulier ayant plus de quarante-cinq (45) pouces de longueur il faudra payer pour chaque pouce de plus que la longueur de quarante-cinq (45) pouces une somme correspondant au taux imposé pour cinq livres d'excédent de poids en ayant soin d'inclure dans les mesurages les extrémités en pointe ou en dôme, ou autres protubérances de même nature.

(*b*) Tout colis de bagage ou autre article ayant plus de soixante et douze (72) pouces de longueur ne peut être accepté à bord des fourgons à bagages du service régulier.

(*c*) Exceptions: Ce règlement ne s'applique pas aux articles suivants:

(1) Voitures de bébé
(2) Bicycles non en boîte à claire-voie.
(3) Traînes sauvages et skis.
(4) Canots.
(5) Chaises de bateaux et d'invalides.
(6) Fusils.
(7) Tripodes d'arpenteurs.
(8) Accessoires de clubs.

(9) Perches de tente.

(10) Bagage transpacifique et voyage Autour du Monde, enregistré entre divers endroits en Canada.

(11) Bagage d'immigrants enregistré au port d'entrée.

(12) Fouets dans des enveloppes souples ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) pouces de longueur ou douze (12) pouces de diamètre à la base, ou cent (100) livres en pesanteur.

(13) Décorations pour amusement public, excepté les malles contenant les costumes et vêtements devant servir sur la scène et en dehors.

(14) Cannes à pêche dans des enveloppes convenables.

EXCÉDENT DE POIDS.

Règlement 21. (*a*) Pour les bagages ou autres articles mentionnés au règlement 12 pesant plus que le poids admis gratuitement à bord il faudra payer une somme basée sur le tarif courant de la compagnie.

(*b*) Tout paiement pour excédent de poids doit être fait d'avance.

MÉTHODE DE DÉTERMINER LA SOMME À PAYER POUR L'EXCÉDENT DE POIDS, DE DIMENSIONS ET LE TAUX MINIMUM.

Règlement 22. Lorsqu'un colis de bagage quelconque aura un excédent de poids ajoutant 5 livres pour chaque pouce d'excédent de dimensions au nombre de livres de l'excédent de poids, et en multipliant le nombre total de livres ainsi obtenu par le taux exigé par cent livres d'excédent de bagages.

Les exemples suivants feront comprendre la manière de faire ce calcul:

(1) Si une malle a 47 pouces de longueur (sans excédent de poids) le paiement supplémentaire sera calculé d'après la base de 2 pouces (soit 10 livres).

(2) Si une malle a 47 pouces de large, et 49 pouces de long (sans excédent de poids) le paiement supplémentaire sera déterminé d'après la base de 6 pouces (30 livres) vu que deux des dimensions dépassent 45 pouces.

(3) Si une malle a 47 pouces de haut, 48 pouces de large et 49 pouces de long (sans excédent de poids) le paiement supplémentaire sera calculé d'après la base de 9 pouces (45 livres) vu que dans ce cas trois des dimensions dépassent 45 pouces.

(4) Si une malle a 47 pouces de haut, 48 pouces de large, et 49 pouces de long, avec un excédent de 100 livres en pesanteur, le paiement supplémentaire sera calculé d'après la base de 9 pouces (45 livres pour l'excédent de dimensions) et 100 livres pour l'excédent de poids, soit un total de 145 livres.

Le taux minimum exigé pour le transport de bagages ayant un excédent de poids ou de dimensions, ou les deux à la fois, est de 25 cents.

Nul paiement sera exigible pour toute fraction d'un pouce.

Il faudra payer pour tout excédent de dimensions sans égard au nombre de billets présentés.

EMMAGASINAGE.

Règlement 23 (*a*) Les taux d'emmagasinage basés sur l'échelle de tarif en vigueur seront exigibles sur tout colis de bagage ou autres articles transportés dans les fourgons à bagages réguliers, à destination intérieure ou extérieure, enregistrés ou non, restant dans les gares ou sur les quais au delà de vingt-quatre heures.

EXCEPTIONS.—(1) Les bagages ou autres articles seront gardés gratuitement s'ils sont reçus à une heure quelconque le samedi et réclamés avant la même heure le lundi suivant, ou s'ils sont reçus à une heure quelconque le dimanche et réclamés avant mi-

nuit le lundi suivant. S'ils ne sont pas réclamés en dedans du délai prescrit l'emmagasinage commencera à compter 24 heures après la réception desdits bagages ou articles. Les congés fédéraux seront considérés comme des dimanches. Lorsqu'un congé fédéral tombe un samedi ou un lundi, ou est observé en aucun de ces deux jours, le dimanche et le congé fédéral seront ensemble considérés comme un dimanche. Dès que l'emmagasinage commencera à compter il ne sera fait aucune déduction pour les dimanches ou les jours de congés fédéraux.

(2) Les bagages-échantillons des voyageurs de commerce porteurs d'un certificat de l'année donnant droit au privilège de transport octroyé aux voyageurs de commerce, arrivant à une gare quelconque en Canada après 1.00 p.m. le vendredi, seront emmagasinés gratuitement jusqu'à minuit le lundi suivant.

(3) Aucun paiement ne sera exigé pour l'emmagasinage des bagages appartenant aux voyageurs porteurs de billets transpacifiques et Autour du Monde pendant leur passage en Canada.

(b) Pour tout bagage et autres articles livrés à quelques gares ou quais portant des bulletins de réclamation ou d'identification qui sont réclamés, et non effacés du livret d'enregistrement, ou au sujet desquels il n'a pas été prouvé que le propriétaire est un voyageur, il faudra payer l'emmagasinage d'après le tarif courant sans accorder de délai d'emmagasinage gratuit.

(*c*) Tous bagages ou autres articles en entrepôt tombent sous l'effet des taux d'emmagasinage lorsqu'ils sont enregistrés pour une gare, ou expédiés en entrepôt à une gare où un officier de douanes est régulièrement en devoir à l'heure des trains. Tous bagages ou autres articles mis en entrepôt dans des conditions différentes ne seront sujets à aucune redevance pour l'emmagasinage.

(*d*) Lorsque 24 heures se seront écoulées depuis la réception desdits bagages ou articles en magasin la compagnie n'aura plus d'autre responsabilité que celle d'un entreposeur.

PERTES DES TALONS DES BULLETINS D'ENREGISTREMENT.

Règlement 24.—Si un voyageur perd le talon d'un bulletin d'enregistrement de bagage ou de colis, et peut faire établir son identité à la satisfaction de la compagnie comme étant le propriétaire dudit bagage ou colis, celui-ci lui sera remis sur paiement des taux réguliers exigés pour la perte des talons de bulletins d'enregistrement et après avoir signé un reçu à cet effet. En rapportant le talon perdu la compagnie remettra la somme perçue.

BULLETINS D'IDENTIFICATION POUR RÉCLAMATIONS.

Règlement 25.—Tout bagage ou autres articles livrés à une gare ou quai quelconques, qui ne sont pas immédiatement enregistrés pour leur destination doivent avoir un bulletin de réclamation ou l'homme préposé aux bagages sera requis d'émettre un bulletin d'identification pour réclamation lorsque lesdits bagages ou articles sont reçus, autrement la compagnie se dégage de toute responsabilité au sujet desdits bagages ou articles laissés sur sa propriété.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX.

Règlement 26.—(*a*) Tout article qui n'est pas désigné dans les règlements précédents ne sera pas transporté dans les fourgons à bagages du service régulier.

(*b*) Les voyageurs doivent tenir note des numéros des bulletins d'enregistrement de leurs bagages.

(*c*) Pour ce qui concerne les bagages ou articles enregistrés sur la présentation d'un billet d'entier parcours en aucun endroit du Canada sur toute la ligne, ou voies

ferrées tombant sous la juridiction législative du Parlement du Canada, autres que le chemin de fer Intercolonial et le Transcontinental National, la compagnie enregistrant lesdits bagages ou articles, outre les autres responsabilités contenues dans les présents règlements, sera responsable pour la somme désignée dans lesdits règlements pour toute perte, détérioration ou dommage desdits bagages ou autres articles étant la conséquence ou le résultat de toute action, négligence ou insousiance d'une compagnie de raccordement ou toute autre compagnie à transport à laquelle lesdits bagages ou autres articles peuvent être livrés en Canada et au sujet desquels la compagnie de raccordement, ou autre compagnie de transport, n'est pas libérée de ses responsabilités selon la loi soit par le présent règlement, ou soit autrement; et la compagnie enregistrant lesdits bagages ou autres articles aura droit de recouvrir de la compagnie de raccordement ou autre compagnie de transport, sur la ligne de laquelle la perte, détérioration ou dommage qu'elle (la compagnie enregistrante) est obligée de payer sous l'empire du présent règlement sur la production de tout reçu, jugement ou transcription d'iceux, et excepté tel que prévu dans le présent règlement, la responsabilité de la compagnie relativement à toute perte, dommage ou retard subi par les bagages ou autres articles enregistrés pour des endroits au delà de ses lignes cesse dès que lesdits bagages ou aurtes articles sont livrés à l'autre compagnie de raccordement.

(*d*) Advenant le cas où le bagage ou autres articles, dont l'envoyeur détient un billet d'expédition, ne seraient pas livrés, avis doit être donné à l'agent de transport à l'endroit de destination dans un délai de vingt (20) jours après l'arrivée du voyageur à cette destination. Dans le cas de dommage ou de retard souffert par le bagage ou autres articles dont l'expéditeur détient un billet d'envoi, ou de la perte d'une partie quelconque du contenu d'un réceptacle, cet avis devra être donné dans un délai de vingt (20) jours après la livraison de tels bagage, article ou réceptacle, autrement l'agent de transport ne sera pas responsable.

(*e*) Les bagages et autres articles transportés sous les dispositions de ces règlements depuis des endroits au Canada jusqu'à des endroits aux Etats-Unis, et *vice versa*, devront être examinés par un fonctionnaire des douanes, ou ils seront détenus à la frontière. Les voyageurs devraient donner leur attention personnelle à cet examen.

(*f*) Lorsqu'un bagage ou article est inscrit à destination d'une halte il devra être réclamé en présentant le contre-billet au conducteur du convoi ou au commis préposé aux bagages; autrement ce bagage sera porté jusqu'à la prochaine station où il y a un agent en service, et c'est là qu'il devra être réclamé.

(*g*) Tous bagages et articles laissés durant douze mois dans la salle des bagages sans être réclamés pourront être vendus à l'encan.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 152.

Touchant la requête du *Board of Trade de Toronto,* demandant une ordonnance qui désavoue les tarifs suivants destinés à s'appliquer aux envois par wagonnées des légumes chargés sur des wagons-glacières, à savoir: le supplément n° 5 du tarif du Pacifique-Canadien, C.C.F.C. n° E-2859. Le supplément n° 15 du tarif du Pacifique-Canadien, C.C.F.C. n° E-2859, et le supplément du tarif du *Canadian-Northern,* C.C.F.C. n° E-386. Dossier n° 188558.

A l'audition de cette question lors des séances tenues par la Commission à Ottawa, le 19 janvier 1915, et lecture faite du dossier et du rapport du premier préposé au Trafic, de la Commission:

Il est ordonné que les compagnies de chemin de fer qui fournissent les wagons-glacières à la demande des expéditeurs pour le transport de légumes en wagonnées, peuvent publier et déposer des tarifs exigeant les taux maxima suivants pour l'usage

desdits wagons-glacières, perçus en plus des taux publiés et déposés pour le même mouvement dans des fourgons ordinaires, à savoir:

Pour un parcours qui ne dépasse pas 300 milles, $3 du voyage.
Pour un parcours qui dépasse 300 milles, mais non 500 milles, $5 du voyage.
Pour un parcours qui dépasse 500 milles, mais non 750 milles, $6 du voyage.
Pour une distance qui dépasse 750 milles, mais non 1,000 milles $7.50 du voyage.
Pour un parcours qui dépasse 1,000 milles, $10 du voyage.

Pourvu que le tarif maximum entre deux endroits dont tous deux sont à l'est des rivières Détroit et Sainte-Claire, la baie Georgienne et Sudbury, Ont., cette dernière incluse, ainsi qu'entre deux endroits dont tous deux sont à l'ouest de Port-Arthur, inclusivement, ne dépasse pas $7.50 du voyage.

Et il est de plus ordonné que tous tarifs actuels en conflit avec cette ordonnance, soient, et par les présentes ils sont, désavoués.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 2 novembre 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 153.

Touchant l'article 521 de la loi concernant les chemins de fer, et les ordonnances de la Commission aux dates du 3 mars 1904 et du 18 janvier 1909.

Dossier n° 25639.

Il est ordonné comme suit, savoir:—

1. Que tout nouveau bulletin projeté de la *Canadian Freight Classification,* ou tout supplément proposé au bulletin alors en vigueur soit déposé en forme d'épreuve imprimée pour l'approbation de la Commission avant d'être mis en vigueur.

2. Que si tel bulletin ou supplément projeté raye certaines marchandises d'une classe inférieure ou supérieure ou de quelque manière augmente le taux exigé pour le transport, avis de sa déposition devra être publié dans les deux éditions suivantes de la *Gazette du Canada,* dans la forme qui suit:—

> Avis est par les présentes donné que la *Canadian Freight Association* a ce................jour de ....19......déposé à la Commission des chemins de fer du Canada, pour son approbation, *Canadian Freight Classification* n°.......... (ou Supplément n°.......... de la *Canadian Freight Classification* n°..........).

3. Que ladite preuve indique et comprenne:—

(*a*) Sous le chef d'"Additions" les articles non classifiés auparavant et les taux qu'on projette de leur appliquer, ainsi que les nouveaux règlements qu'on projette d'ajouter à la Classification.

(*b*) Sous le chef de "Modification" les hausses ou baisses projetées dans les taux, ou les modifications des règlements actuels, et dans une colonne parallèle les modifications déjà approuvées par la Commission.

4. Que la demande soumise à la Commission soit accompagnée de:—

(*a*) Trois copies de ladite épreuve.

(*b*) Les raisons, entièrement exposées en manuscrit, des modifications projetées qui entraînent une augmentation dans les frais de transport.

Publication dans la *Gazette du Canada.*

5. Qu'une copie de ladite épreuve, ainsi que dudit avis pour publication, soit envoyée aux associations suivantes avec la demande qu'une explication complète de toutes objections, s'il y en a, contre les modifications projetées qui entraînent une hausse dans les frais de transport, soit déposée chez les commissaires des Chemins de fer dans un délai de trente jours après réception des dits épreuve et avis: *The Canadian Manufacturers' Association, l'Ontario Grocers' Guild, The Fruit Growers' Association of Ontario,* la Chambre de commerce de Montréal et les *Boards of Trade* de Belleville, Ont., Berlin, Ont., Brantford, Ont., Brandon, Man., Brockville, Ont., Calgary, Alta., Chatham, Ont., Collingwood, Ont., Cornwall, Ont., Edmonton, Alta., Fort-William, Ont., Fredericton, N.-B., Galt, Ont., Guelph, Ont., Halifax, N.-E., Hamilton, Ont., Kenora, Ont., Kingston, Ont., Lethbridge, Alta., London, Ont., Medecine-Hat, Alta., Montréal, Qué., Nelson, C.-B., Ottawa, Ont., Owen-Sound, Ont., Peterboro, Ont., Port-Arthur, Ont., Prince-Albert, Sask., Preston, Ont., Prince-Rupert, C.-B., Québec, Qué., Régina, Sask., St.-Catharines, Ont., St-Hyacinthe, Qué., St-John, N.-B., St-Thomas, Ont., Sarnia, Ont., Saskatoon, Sask., Sherbrooke, Qué., Stratford, Ont., Trois-Rivières, Qué., Toronto, Ont., Valleyfield, Qué., Vancouver, C.-B., Victoria, C.-B., Waterloo, Ont., Windsor, Ont., Winnipeg, Man., Woodstock, Ont., ainsi qu'aux compagnies de chemin de fer qui ne sont pas membres de la *Canadian Freight Association.*

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 4 novembre 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 154.

Touchant la requête de *C. Richardson & Co.*, de St-Mary's, Ont., ci-après appelé "le requérant," demandant une réduction dans la classification des appareils servant à pasteuriser la crème, expédiés dans des quantités moindres qu'une vagonnée. Dossier n° 26429.

Lecture faite des documents déposés qui sont favorables à la requête et des documents soumis au nom de la *Canadian Freight Association*, ainsi que du rapport et de la recommandation du premier préposé au trafic, de la Commission:—

Il est ordonné:

Que dans l'attente d'une révision de la *Canadian Freight Classification* actuelle, les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission soient, et par les présentes elles sont, tenues de publier et de déposer immédiatement des tarifs d'accommodation, applicables entre tous les endroits du Canada, concernant tous les articles suivants, à savoir:—

Aérateurs, agitateurs, réfrigérateurs, pré-chauffeurs, chaufferettes, pasteurisateurs, pour le lait ou la crème, séparées ou combinées......L.C.L.

Non empaquetés ou sur patins.........................1½

En boîtes....................................1

(Signé) H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 10 novembre 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 155.

Touchant l'ordonnance générale de la Commission, n° 147, en date du 29 juillet 1915 accordant aux compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission la permission d'exiger et de percevoir un paiement ne dépassant pas 75 cents pour le nettoyage et (ou) la désinfection de tous wagons qui ont transporté des bestiaux lorsque ce travail est fait par les compagnies de chemin de fer; et que ledit paiment peut être légalement perçu en plus des taux, publiés dans les tarifs de la compagnie, exigés pour le transport des bestiaux débarqués des dits wagons.

Dossier n° 26059.

Vu qu'il semble y avoir méprise relativement à l'étendue de cette ordonnance telle que comprise dans les tarifs déposés; et que quelques-unes des compagnies au moins sont d'avis que l'ordonnance autorise l'exaction d'un paiement pour le nettoyage à part de la désinfection,—

Il est ordonné que les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission publient et déposent des tarifs modifiés faisant voir une taxe qui ne dépasse pas 75 cents, exigée en paiement du nettoyage et de la désinfection, ou en paiement de la désinfection, de tout wagon qui a porté des bestiaux, lorsque le dit travail a été accompli par les compagnies de chemins de fer; les dits tarifs devront contenir la notification que ce paiement sera exigé lorsque, à raison des règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux il sera nécessaire de faire le travail en question.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 15 novembre 1915.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 156.

Touchant la proposition que les profils des compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commisison, et dont les voies commencent, terminent, ou traversent l'une quelconque des voies indiquées dans le travail intitulé "Altitudes in Canada," ci-après appelé "Altitudes," édité par James White, adjoint du président et sous-chef de la Commission de Conservation, y compris les voies des dites compagnies qui touchent à la marée, soient basés sur le niveau moyen de la mer tel qu'il est stipulé dans "Altitudes."

Dossier n° 26625.

Lecture faite des documents déposés au nom des compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern, Grand-Tronc-Pacifique et Grand-Tronc, lesquelles compagnies approuvent la proposition, et lecture faite du rapport et de la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission:—

Il est ordonné:

Que, le, ou avant le, 1er jour de février 1916, tous les chemins de fer appartenant aux compagnies sujettes à la juridiction de la Commission et dont les voies commencent à, se terminent à, ou s'entrecroisent avec, l'une quelconque des voies indiquées dans "Altitudes," aussi bien que celles qui touchent à la marée, soient basés sur le niveau moyen de la mer tel qu'il est stipulé dans "Altitudes."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 18 janvier 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 157.

Touchant la proposition que les profils des compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission, et dont la voie commence à, se termine à, ou s'entrecroise avec, l'une quelconque des voies indiquées dans le travail intitulé "Altitudes in Canada," ci-après appelé "Altitudes," édité par James White, adjoint du président et sous-chef de la Commission de Conservation y compris les voies desdites compagnies qui touchent à la marée, soient basés sur le niveau moyen de la mer tel qu'il est stipulé dans "Altitudes."

Dossier n° 26625.

Lecture faite des documents déposés au nom des compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern, Grand-Tronc-Pacifique et Grand-Tronc, lesquelles compagnies approuvent la proposition, et lecture faite du rapport et de la récommandation de l'ingénieur en chef de la Commission:

Il est ordonné:

1. Que le, et après le, 1er jour de février 1916, tous les profils soumis par les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission, qui commencent à, se terminent à, ou s'entrecroisent avec, l'une quelconque des voies indiquées dans la liste de "Altitudes", aussi bien que toutes voies qui touchent à la marée et ne sont pas comprises dans cette liste, soient basés sur le niveau moyen de la mer, tel qu'il est stipulé dans "Altitudes".

2. Que l'ordonnance générale n° 156 de la Commission, en date du 18 janvier 1916, faite ici, soit annulée.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 31 janvier 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 158.

Touchant les articles 321 et 348 de la loi concernant les Chemins de fer, et l'*Express Classification* du Canada (classification canadienne pour les marchandises expédiées par voie de messageries).

Dossier n° 25639.

Sur la recommandation du premier préposé au Trafic, de la Commission.

Il est ordonné que les dispositions de l'ordonnance générale n° 153 de la Commission, en date du 4 novembre 1915, applicable à la *Canadian Freight Classification* (classification canadienne des marchandises en vue du transport par voie de chemin de fer) et à tout nouveau bulletin ou supplément projetés de celui-ci, et à la *Canadian Freight Association*, s'appliquera également à l'*Express Classification* pour le Canada et à l'*Express Association of Canada* en tant que les dispositions de ladite ordonnance générale peuvent être applicables.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 15 février 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 159.

Touchant la requête de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* et de la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* demandant une ordonnance qui défende aux compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission de poser ou de laisser des wagons sur les voies principales à n'importe quel endroit (dans les parcs ou ailleurs) sur n'importe quel chemin de fer pendant les heures d'obscurité, sans placer des lumières sur ces wagons. Dossier n° 4135.21.

Dossier n° 4135.21.

Lecture faite du dossier favorable à la demande et des documents déposés au nom des compagnies de chemin de fer, ainsi que du rapport et de la recommandation du premier préposé au mouvement de la Commission:

Il est ordonné que les mots suivants soient ajoutés au Règlement 93 des règlements pour chemins de fer connus sous le titre de *Uniform Code for Canadian Railways,* approuvés par l'ordonnance n° 7563 de la Commission, émise le 12 juillet 1909, à savoir:

> Pendant la nuit, et dans les temps de brume ou d'orage des lumières convenables devront être placées sur les wagons ou locomotives qui obstruent les voies principales dans les limites des parcs.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 18 février 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 160.

Touchant l'ordonnance générale n° 95 de la Commission, en date du 2 novembre 1912 qui oblige les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission de déposer des copies de tout embargo émis contre un trafic quelconque; et touchant la requête de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern demandant une décision sur la question de savoir si les avis d'embargo envoyés à ceux qui expédient par ses voies, en conséquence d'un embargo placé sur le trafic conjoint par un agent continuateur du transport devraient être rapportés à la Commission.

Dossier n° 19801.

Lecture faite du dossier, et du rapport du premier préposé au mouvement de la Commission.

Il est ordonné:

Que les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission soient, et par les présentes elles sont, enjointes de rapporter à la Commission, les embargos de toutes sortes, dans le délai et suivant les dispositions de ladite ordonnance générale n° 95, que ces embargos soient placés par les compagnies sujettes à la juridiction de la Commission ou par un agent de transport qui a des raccordements avec elles.

Et il est de plus ordonné:

Que toute compagnie de chemin de fer dans ces conditions fasse rapport à la Commission par télégramme, aussi rapidement que possibe, de tous accidents, méprises ou obstructions soufferts par le chemin de fer, ou par ses locomotives ou son matériel roulant ou autres facilités, en conséquence desquels les activités ordinaires

du chemin de fer, dans un district quelconque ou à un endroit quelconque, seront retardées ou empêchées durant un temps qui dépasse 24 heures; la nature de l'événement qui crée une telle situation; les démarches faites pour y remédier, et le temps requis pour remettre le chemin de fer en état de satisfaire aux exigences de son trafic ordinaire et régulier.

H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 24 février 1916.

ORDONNANCE GENERALE N° 161.

Touchant la plainte de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* alléguant que les compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern ont délibérément violé les règlements au sujet des signaux, en vigueur sur les réseaux respectifs, dans le mouvement des convois dans l'Ouest du Canada; et demandant l'adoption de certains règlements par la Commission dans le but de protéger les employés des compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission.

Dossier n° 4135.25.

Lecture faite des communications et des documents soumis au nom de certaines des compagnies de chemin de fer intéressées et des plaignants, ainsi que des rapports et recommandation de l'Ingénieur en chef et du premier préposé au mouvement, de la Commission, aprés une conférence entre les hauts fonctionnaires de la Commission et les représentants des compagnies des chemins de fer Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Pacifique-Canadien, Canadian-Northern, *Toronto-Hamilton and Buffalo,* la *Michigan Central Railroad Company,* les plaignants, la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen,* la *Brotherhood of Railroad Trainmen,* l'*Order of Railway Telegraphers,* et l'*Intercolonial Brotherhood of Maintenance of Way Employees,* tenue dans la cité de Toronto le 4e jour d'août 1915, après avis aux parties intéressées, et conformément aux pouvoirs à lui conférés en vertu des articles 26, 30, 268 et 269 de la loi concernant les Chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs qu'elle possède en vertu de ladite loi.

Il est ordonné:—

Que les règlements suivants pour le maintien uniforme des signaux pour voies impraticables, devant être en vigueur le 1er mars 1916, soient et sont par la présente prescrits pour être observés par chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada.

RÈGLEMENTS.

1. Quand on juge que la voie est impraticable à cause de quelque obstacle ou de quelque défectuosité, les cantonniers, les pontonniers ou les autres employés de la compagnie la protégeront de la manière suivante:—

2. Dans toutes les subdivisions de montagnes—

De jour, en plaçant un pavillon rouge supporté par deux tiges, le pavillon étant déployé entre elles, à angle droit avec la voie et à cinq pieds au-dessus du niveau du rail; et de plus, la nuit un feu rouge du même côté de la voie qu'occupe le mécanicien d'un train qui approche, à un endroit à 600 pieds, dans les deux directions, des endroits dangereux ou de ceux où il y a des hommes au travail, avec deux pétards placés sur la rail, vis-à-vis l'un de l'autre, de manière à ne causer qu'une explosion, à 150 pieds en avant

du signal rouge. On doit changer ce signal rouge pour un signal vert et on doit enlever les pétards aussitôt que l'état des travaux le permettront; et ledit signal vert doit être montré jusqu'à ce que les autres signaux de protection aient été retirés; et on doit envoyer un signaleur dans chaque direction avec des signaux d'arrêt d'une distance au moins—

1,500 pieds dans le jour, s'il n'y a pas de pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille, et si on peut voir approcher un train de 6,000 pieds sans qu'il soit aucunement caché.

3,600 pieds en d'autres temps et en d'autres endroits, s'il n'y a pas de pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille.

5,400 pieds s'il y a une pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille.

Il faut que le signaleur après avoir parcouru la distance requise à partir de l'obstacle pour assurer une protection complète, se place dans une position où on puisse le voir nettement d'un train qui approche, si possible, de 1,500 pieds, en plaçant d'abord deux pétards sur le rail (éloignés de pas plus de 200 ou de moins de 100 pieds), du même côté que le mécanicien d'un train qui approche, 300 pieds au delà de cette position. Il faut que le signaleur déploie un pavillon rouge le jour et qu'il montre un feu rouge la nuit, et qu'il demeure dans cette position jusqu'à ce qu'il soit rappelé ou remplacé.

3. Dans toutes les lignes principales et dans parties des embranchements par où passe le trafic de la ligne principale—

Envoyer un signaleur dans chaque direction avec des signaux d'arrêt à une distanec au moins 1,500 pieds le jour, s'il n'y a pas de pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille, et si la vue est nette à une distance de 6,000 pieds d'un train qui approche.

3,600 pieds en d'autre temps et à d'autres endroits s'il n'y a pas de pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille.

5,400 pieds s'il y a une pente descendante vers l'obstacle sur une distance d'un mille.

Il faut que le signaleur après avoir parcouru la distance requise à partir de l'obstacle pour assurer une protection complète se place dans une position où on puisse le voir d'un train qui approche, si possible, de 1,500 pieds, en plaçant d'abord deux pétards sur le rail (éloignés de pas plus de 200 pieds, ou de moins de 100 pieds), du même côté que le mécanicien d'un train qui approche, 300 pieds au delà de cette position. Il faut que le signaleur déploie un pavillon rouge le jour et qu'il montre un feu rouge la nuit, et qu'il demeure dans cette position jusqu'à ce qu'il soit rappelé ou remplacé.

4. Dans tous les autres embranchements—

(*a*) Il faut envoyer un signaleur dans chaque direction, qui doit placer un pavillon rouge supporté par deux tiges, avec le pavillon déployé entre elles, à angle droit avec la voie et à cinq pieds au-dessus du niveau du rail; et en outre un feu rouge la nuit, du même côté de la voie que le mécanicien d'un train qui approche, à un endroit éloigné de 600 pieds de la défectuosité ou de l'endroit où il y a des hommes au travail, avec deux pétards placés sur le rail vis-à-vis l'un de l'autre, de manière à ne produire qu'une explosion à 150 pieds en avant du signal. Ce signal rouge doit être changé pour un vert et les pétards enlevés aussitôt que les travaux le permettront, et ledit signal vert doit être montré jusqu'à ce que les autres signaux de protection soient retirés; et établir une protection plus complète comme suit:—

(*b*) De jour, placer un pavillon supporté par deux tiges, le pavillon étant déployé entre elles, à angle droit avec la voie et à cinq pieds au-dessus du niveau du rail; et en outre, un feu rouge la nuit, du même côté de la voie que le mécanicien d'un train qui approche, de manière qu'il y en ait une vue nette à une distance d'au moins:—

3,600 pieds de la défectuosité ou de l'endroit où il y a des hommes au travail, s'il n'y a pas de pente descendante vers l'obstacle.

5,400 pieds s'il y a une pente descendante sur une distance d'un mille de l'obstacle, ou aussi loin qu'il sera nécessaire pour assurer une protection complète.

(*c*) Placer deux pétards (éloignés de pas plus de 200 pieds ou de pas moins de 100 pieds) sur le rail du même côté que le mécanicien d'un train qui approche, 300 pieds en avant du signal rouge.

5. Les trains arrêtés par le signaleur, suivant le règlement n° 2, doivent être régis par ses instructions et ils doivent se rendre au signal de l'endroit où des travaux sont exécutés et ils doivent être régis là par le signal ou les instructions du contremaître dirigeant, à moins que le signal d'arrêt n'ait été enlevé dans l'intervalle et que le signal de continuer leur route n'ait été déployé.

6. Les trains arrêtés par le signaleur, suivant le règlement n° 3, doivent être régis par ses instructions et ils doivent continuer leur route jusqu'à l'endroit où des travaux sont exécutés, et ils doivent être régis là par le signal ou par les instructions du contremaître dirigeant.

7. Les trains arrêtés par le signaleur, suivant le règlement n° 4, doivent remplacer les pétards qui auront fait explosion et ils doivent continuer leur route jusqu'au signal indiquant l'endroit où des travaux sont exécutés, et ils doivent être régis de là par le signal ou par les instructions du contremaître dirigeant, à moins que le signal d'arrêt n'ait été enlevé dans l'intervalle et que le signal de continuer leur route n'ait été déployé.

8. Dans le cas où l'on veut accorder une plus grande protection on peut se servir de pavillons jaunes le jour, et, en outre, de feux jaunes la nuit en guise de marqueurs sans pétards sur le rail, placés à 3,600 pieds de la défectuosité ou de l'endroit où des travaux sont exécutés, et en outre des signaux rouges, dans les deux directions à 600 pieds de la défectuosité ou de l'endroit où des travaux sont exécutés.

9. Quand la température ou d'autres conditions obscurcissent les signaux de jour, il faut en plus se servir des signaux de nuit.

Et il est de plus ordonné:—

Qu'il faut imprimer les règlements qui précèdent dans les indicateurs en vigueur desdites compagnies de chemins de fer pour la gouverne des mécaniciens et chauffeurs et des employés de trains.

(Signé) H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 23 février 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 162.

Dans l'affaire de la demande de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien en vue d'obtenir l'approbation des conditions de sa formule télégraphique;

Et dans l'affaire de l'ordonnance de la Commission, N° 12745, datée du 9 janvier 1911, approuvant temporairement les formules de contrat employées par les bureaux télégraphiques de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la compagnie télégraphique *Great Northwestern of Canada,* la compagnie télégraphique Canadian-Northern, la compagnie télégraphique *Northern American,* la compagnie télégraphique *Western Union,* la compagnie télégraphique *Anglo-American,* la route de *White Pass* et du Yukon, la compagnie radio-télégraphique Marconi et la compagnie télégraphique Grand-Tronc-Pacifique, et les autres compagnies sujettes à la juridiction de la Commission.

Dossier n° 13622.

Après avoir entendu les personnes intéressées aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 20 avril et le 15 novembre 1910, et après avoir considéré ce qui avait été soumis par écrit (on a réservé cette question jusqu'à ce que l'enquête sur les taux télégraphiques fût terminée):

Il est ordonné que les conditions sur les formules télégraphiques employées par les compagnies télégraphiques sujettes à la juridiction de la Commission, sur lesquelles on doit écrire des dépêches devant être transmises, soient, et elles sont par la présente approuvées, comme suit, à savoir:

"Il est entendu entre l'expéditeur de cette dépêche au recto de cette formule et cette compagnie que cette compagnie ne doit pas être tenue responsable des dommages provenant du défaut de transmettre ou de délivrer, ou pour n'importe quelle erreur dans la transmission ou dans la livraison de toute dépêche non répétée, que cette erreur survienne de la négligence de ses employés ou autrement, ou de retards dus à des interruptions dans le fonctionnement de ses lignes, pour des erreurs dans les dépêches chiffrées ou confuses, ou pour des erreurs causées par une écriture illisible au delà de la somme reçue pour l'expédition de cette dépêche.

"Pour parer à ces erreurs, la compagnie répétera toute dépêche en retour d'un versement supplémentaire de la moitié du taux régulier et, dans ce cas, la compagnie doit être responsable des dommages soufferts par l'expéditeur jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas $200. Si ces dommages résultent de la négligence de la compagnie dans la transmission ou dans la livraison de la dépêche.

"On peut assurer l'exactitude dans la transmission et dans la livraison des messages par un contrat écrit, énonçant la somme convenue du risque, et le paiement de la prime sur ce contrat aux taux suivants, outre les frais ordinaires pour les dépêches répétées, à savoir: un cent pour toute distance ne dépassant pas 1,000 milles, et deux cents pour toute distance plus considérable.

"Cette compagnie ne doit pas être responsable de l'action ou l'omission de toute autre compagnie, mais elle s'efforcera de transmettre la dépêche par toute autre compagnie télégraphique nécessaire pour qu'elle parvienne à sa destination, mais seulement comme l'agent de l'expéditeur et sans responsabilité pour cette transmission. La compagnie ne doit pas être responsable pour des messages avant qu'ils aient été présentés et acceptés à l'un de ses bureaux de transmission; si une dépêche est envoyée à un tel bureau par un des messagers de la compagnie, il agit pour cette fin en qualité d'agent de l'expéditeur. Si une dépêche est transmise par téléphone, la personne qui reçoit le message agit par là comme l'agent de l'expéditeur, étant autorisée à consentir à ces conditions pour l'expéditeur. Cette compagnie ne doit pas être responsable dans tous les cas pour des dommages, à moins qu'ils n'aient été réclamés par écrit, dans les soixante jours après la réception de la dépêche pour transmission.

"Aucun employé de la compagnie n'enfreindra ce qui précède."

(Signé) H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 30 mars 1916.

ORDONNANCE GENERALE N° 163.

Dans l'affaire de l'étude par la Commission des demandes des compagnies de télégraphe pour obtenir l'approbation de leurs tarifs dans le territoire à l'ouest de Sudbury, Ontario, et entre les endroits situés à l'est de Sudbury et à l'ouest de cette ville dans les deux directions; et des demandes du *Board of Trade* de Winnipeg et du *Winnipeg Grain Exchange* à l'effet de ne pas approuver lesdits tarifs dans ou en dehors de la ville de Winnipeg.

Dossier n° 10041.2.

Après avoir entendu l'exposé de la question aux différentes séances de la Commission tenues en présence de l'avocat et des représentants des compagnies de télégraphe intéressées, le gouvernement fédéral, le *Winnipeg Grain Exchange,* les *Boards of Trade* de Winnipeg, de Brandon, de Regina, de Vancouver, de Victoria, de Nelson, de Saskatoon, d'Edmonton, de Toronto, et de Montréal, l'*Associated Board of Trade of Western Canada,* et la *Canadian Manufacturers' Association,* les témoignages produits et ce qui a été supposé, M. le commissaire McLean a rendu jugement le 28 mars 1916. Les autres membres ont été de son avis. Une vraie copie dudit jugement marqué "A" est annexée ci-inclus.

Il est ordonné que les clauses du jugement, qui deviennent par le présent partie de l'ordonnance et que les modifications au tarif qu'on enjoint d'y faire soient respectées et entrent en vigueur pas plus tard que le 1er juillet 1916.

(Signé) H. L. DRAYTON,

Commissaire en chef,

Commission des chemnis de fer du Canada.

OTTAWA, le 31 mars 1916.

CIRCULAIRE N° 142.

17 avril 1915.

Dossier 22223. *Garde-fous et repose-pieds sur les abris et les tenders des locomotives.*

A une conférence préliminaire tenue à Ottawa le jeudi 8 avril dernier, entre les représentants de la *Fraternité des Mécaniciens de Locomotives,* les principaux chemins de fer, et la division du service de la Commission, la question des garde-fous dans les abris des locomotives et des repose-pied autour de ceux-ci à la même hauteur que les marche-pieds a été discutée, mais on n'en est pas venu à une entente, et je reçois maintenant instructions de vous informer que la Commission va étudier à ses séances, devant être tenues à Ottawa le mardi 4 mai, commençant à dix heures du matin, la représentation de toutes les personnes intéressées à la question d'exiger que des garde-fous soient placés dans les guérites des locomotives et des repose-pieds autour de celles-ci à la même hauteur que le marchepied; aussi des garde-fous sur les tenders de certains genres de locomotives.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTHWRIGHT,

Secrétaire.

SUPPLEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 142.

6 juillet 1915

Dossier 22223. *Garde-fous et repose-pieds sur les abris et les tenders de locomotives.*

La Commission a étudié cette question à sa séance tenue à Ottawa le 4 mai dernier alors qu'elle a réservé son jugement.

Je reçois maintenant instructions de la Commission de déclarer que les compagnies de chemin de fer sous sa juridiction sont requises, dans les trente jours après la réception de cette circulaire de faire valoir la raison pour laquelle il ne devrait pas être rendue une ordonnance prescrivant que des garde-fous et des petits repose-pieds

soient placés à l'extérieur des abris des locomotives, aussi un appui sur le tender pour empêcher que les employés tombent en bas lorsqu'ils passent au-dessus du tender ou lorsque la locomotive s'approvisionne de charbon ou d'eau. Ces dispositifs devant être placés sur toutes les locomotives à vapeur pas plus tard que le 1er janvier 1917.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 143.

8 juillet 1915.

Aux lignes de transmission d'énergie électrique.

CONCERNANT les lignes de transmission d'énergie électrique à tension élevée aux passages à niveau.

Vous êtes par la présente enjointes de transmettre à la Commission le ou avant le 7 août 1915, les raisons s'il en existe, pour que l'ordonnance suivante n'entre pas en vigueur à cette date:—

Il faudra renouveler, essayer tous les isolateurs aux intersections de fils, qui sont mis en service à un potentiel de 10,000 volts ou plus. Il faudra adresser un rapport à la Commission à leur sujet le ou avant le 1er novembre 1915, et jusqu'à nouvel avis au moins une fois par année dans la suite.

Les informations qui suivent seront requises sous forme de rapport sur chaque intersection:—

1. Dire quel est l'emplacement de l'intersection.
2. Déclarer le voltage de mise en service entre:

(*a*) (1) Conducteur......volts. (2) Conducteurs et volts.
(*b*) " " " "
(*c*) " " " "

3. Dire quel est le nombre des isolateurs (unités complètes).

(*a*) Type.............................. N°
(*b*) " .... "
(*c*) " .... "

4. Quand et où les isolateurs ont-ils été essayés la dernière fois?

(*a*) Date................ Endroit................
(*b*) " .... " ....
(*c*) " .... " ....
(*d*) " .... " ....
(*e*) " .... " ....

5. A quels essais ont-ils été soumis?

(*a*)
(*b*)
(*c*)
(*d*)
(*e*)

Signature......................
Siège social......................
Date..........................

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 144.

29 septembre 1915.

Dossier n° 22879. Notification aux expéditeurs de la non livraison des marchandises.

Je reçois instructions de la Commission de demander que les compagnies de chemins de fer sujettes à sa juridiction disent quelle est la pratique ou la règle qu'elles suivent en ce qui concerne la notification aux expéditeurs de refus ou de la non livraison des marchandises à destination.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 145.

10 janvier 1916.

Dossier n° 16291. Uniformité de la hauteur des marches des wagons à voyageurs et de la hauteur des quais des gares.

Je reçois instructions de la Commission de demander aux compagnies de chemin de fer de faire valoir par écrit, dans les trente jours qui suivront la réception de cette circulaire, la raison pour laquelle on n'exigerait pas l'établissement d'une hauteur type de cinq pouces au-dessus du haut du rail pour les quais des gares qui seront ci-après construites ou réparées, aussi la raison pour laquelle, il ne devrait pas être adoptée une hauteur type de quatorze pouces du haut du rail jusqu'au giron de la plus basse marche.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 146.

20 janvier 1916.

A propos de plans.

Je reçois instructions de la Commission d'attirer votre attention sur le fait que les registraires dans les bureaux des titres des terres dans tout le Dominion, ont de temps en temps prié la Commission d'exiger que tous les plans destinés à être classés dans le bureau des registres soient faits sur du linge à calquer, ou que si ce sont des papiers bleus qu'ils le soient sur du drap. Dans la suite la Commission va exiger des compagnies de chemin de fer que la copie de tout plan devant être classé dans les bureaux des registres dans tout le Dominion, soit fait sur du linge à calquer ou sur du drap, et elle demande que les compagnies agissent en conséquence.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 147.

OTTAWA, le 26 janvier 1916.

Dossier 4741-F, 4ème partie—à propos des rapports d'incendie.

Je reçois instructions de vous signifier que la Commission est à étudier s'il est expédient de reviser la circulaire N° 133, datée du 5 mai 1914. En vertu de cette circulaire, les compagnies de chemin de fer sont requises de soumettre mensuellement, des rapports en duplicata sur les incendies ayant leur origine à 300 pieds de la voie et brûlant une étendue de 100 pieds carrés ou plus en dehors de l'emplacement de la voie, dans le territoire classifié comme sections forestières.

On projette maintenant d'étendre les exigences pour couvrir la soumission de ces rapports quant à tous les incendies ayant lieu à 300 pieds de la voie, sans égard à leur importance, à l'exception des incendies allumés volontairement par les employés des chemins de fer et qui ne se propagent pas en dehors de l'emplacement de la voie.

En ce qui concerne les incendies qui ont leur origine à plus de 300 pieds de la voie, on projette de ne pas exiger des renseignements complets, mais que tous les renseignements disponibles soient indiqués sur la formule de rapport, complétés par la note " D'origine extérieure."

A ce sujet on a soulevé les points suivants:

1. On projette d'exiger en outre qu'on soumette des rapports couvrant tous les incendies à leurs débuts, aussi bien que les renseignements disponibles concernant les incendies sévissant à l'intérieur et originant à l'extérieur de la lisière de 300 pieds de chaque côté de la voie. Les employés des compagnies respectives soumettent actuellement ces rapports dans une grande partie du nombre de milles de chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission, et la soumission de ces rapports à la Commission n'impliquerait probablement pas des difficultés ou dépenses supplémentaires bien considérables.

2. Un dossier des commencements d'incendie éteints peuvent seulement être à l'avantage des chemins de fer respectifs. Dans bien des cas, les incendies peuvent être attribués à des causes extérieures, tels que les colons, les vagabonds, etc. Un dossier complet dans ces cas sera d'une aide précieuse pour obtenir la coopération des agences du gouvernement intéressées, pour diminuer le danger dû à ces causes.

3. Les rapports d'incendies seront requis seulement pour les lignes ou parties de lignes approximativement classifiées comme sections forestières, et pendant la période du 1er avril au 30 novembre, inclusivement de chaque année. Ces rapports seront privilégiés comme par le passé.

On me prescrit de vous prier d'avertir la Commission dans les trente jours au cas où vous désirez offrir quelques suggestions concernant la proposition précitée afin de modifier la circulaire N° 133.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 148.

24 mars 1916.

Dossier 4741-F, 4ème partie, à propos des rapports sur les incendies.

Je reçois instructions de vous notifier qu'à cause des réponses reçues de quelques-unes des compagnies de chemin de fer à la circulaire N° 147, la Commission a résolu

d'abandonner pour le moment les propositions contenues dans ladite circulaire relative à la modification de la circulaire N° 133.

Cependant, la Commission désire comme question de coopération que les chemins de fer intéressés par la circulaire N° 133, transmettent de temps en temps à l'inspecteur en chef des incendies tels renseignements disponibles, concernant les incendies éclatant à 300 pieds de la voie, dans les sections boisées, que ladite circulaire n'exige pas qu'on signale à la Commission. Sur cette base, on ne demande aucun changement dans les instructions en vigueur aux cantonniers et aux autres employés sur le terrain. Je crois que les chemins de fer reçoivent les rapports d'incendies dans bien des cas, en vertu des règlements en vigueur à leurs employés, d'incendies qui ne sont pas compris par la circulaire N° 133. Tous les renseignements supplémentaires qui seront reçus de cette manière peuvent être mis à la disposition de la Commission pour son usage sans autre fardeau supplémentaire pour les chemins de fer à part la somme relativement petite de travaux d'écriture pour faire les copies nécessaires.

Ces rapports devraient être transmis en duplicata, en se servant des mêmes formules dont on se sert maintenant quand on signale des incendies en vertu de la circulaire N° 133. Lorsque les renseignements ne suffisent pas pour remplir la formule complètement, on peut omettre les données qui manquent. Ceci s'appliquera particulièrement aux incendies ayant leur origine à plus de 300 pieds de la voie, où on ne s'attend pas à des recherches détaillées, et où le principal but de la Commission est d'expliquer d'une manière précise l'étendue brûlée près de la voie, aussi bien que pour donner une base pour de plus amples recherches par les inspecteurs de la Commission, si les circonstances justifient cette mesure. Quant aux incendies confinés entièrement à l'emplacement de la voie, on s'attend naturellement que des rapports seront soumis seulement dans le cas d'origine accidentel.

Veuillez avoir la bonté d'accuser réception de cette circulaire.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

INDEX DE L'ANNEXE "C"

Indiquant quelques-uns des principaux jugements rendus par la Commission.

STATISTIQUE DES TÉLÉPHONES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1916

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

[N° 20d—1917.]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du Contrôleur des Statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

Le tout respectueusement soumis.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur des Statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 28 janvier 1917.

A. W. CAMPBELL, Esq., I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après les documents statistiques sur l'exploitation des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

Le nombre des rapports reçus s'est augmenté de 1,396 en 1915 contre 1,592 en 1916.—Ce surcroît provient surtout de sociétés coopératives.

ORGANISATION.

Nombre et caractère des rapports:—

Province.	Gouvernementales.	Municipales.	Par actions.	Coopératives.	Sociétés.	Privées.	Total.
Nouvelle-Ecosse	....	....	24	106	2	7	139
Nouveau-Brunswick	....	....	20	5	2	2	29
Ile-du-Prince-Edouard	....	....	5	25	....	....	30
Québec	....	....	69	54	2	37	162
Ontario	1	54	163	210	15	59	502
Manitoba	1	6	6	17	2	5	37
Saskatchewan	1	5	318	344	....	....	668
Alberta	1	1	5	3	....	....	10
Colombie-Britannique	....	1	11	1	....	1	14
Yukon	....	....	1	....	....	....	1
Total	4	67	622	765	23	111	1,592

Classes d'organisation:—

	1913.	1914.	1915.	1916.
Gouvernementales	4	4	4	4
Municipales	52	58	62	67
Par actions	543	611	584	622
Coopératives	262	297	601	765
Sociétés	63	48	28	23
Privées	151	118	117	111
Total	1,075	1,136	1,396	1,592

Rapports par provinces:—

Province.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Nouvelle-Ecosse	14	12	83	83	123	139
Nouveau-Brunswick	16	17	25	24	26	29
Ile-du-Prince-Edouard	1	1	1	1	27	30
Québec	32	62	101	127	145	162
Ontario	319	369	451	468	492	502
Manitoba	3	3	35	38	38	37
Saskatchewan	143	206	361	369	520	668
Alberta	4	3	3	9	10	10
Colombie-Britannique	5	10	15	16	14	14
Yukon	0	0	0	1	1	1
Total	537	683	1,075	1,136	1,396	1,592

Dans le Manitoba et l'Alberta, l'industrie du téléphone est pratiquement toute entre les mains des gouvernements locaux. Dans la Saskatchewan le gouvernement provincial contrôle tous les grands centres, mais n'a pas englobé les 660 petites compagnies dont le champ d'opération s'étend dans les sections rurales de la province.

CAPITALISATION ET COÛT.

La capitalisation en 1916 a atteint un total de $2,635,322.86. Voici les faits pour 1916 et les années précédentes:—

	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Actions	21,533,605 09	26,590,501,39	28,644,340 00	28,947,122 02	29,416,956 28
Dette consolidée	24,743,246,65	33,256,503 44	41,647,544 15	45,337,869 49	47,503,358 09
Total	46,276,851 74	59,847,004 83	70,291,884 15	74,284,991 51	76,920,314 37

Capitalisation par province:—

Province.	Actions, 1916.	Dettes consolidées, 1916.	Total, 1916.	Total, 1915.	Total, 1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,929,243 56	1,502,355 00	3,431,598 56	3,427,218 37	3,086,261 70
Nouveau-Brunswick	1,456,432 98	63,150 00	1,519,582 98	1,458,877 81	1,421,244 87
Ile-du-Prince-Edouard	112,362 31	51,000 00	163,362 31	160,496 31	200,000 00
Québec	19,453,040 74	11,866,523 36	31,319,564 10	31,080,002 04	30,950,074 39
Ontario	2,089,924 55	2,012,698 44	4,102,622 99	3,698,693 32	3,309,203 80
Manitoba	23,177 29	11,103,025 96	11,126,203 25	10,750,994 50	10,555,797 82
Saskatchewan	914,844 00	7,132,961 60	8,047,805 60	6,944,670 62	6,113,992 41
Alberta	125,244 00	11,258,560 40	11,383,804 40	10,927,684 12	8,875,205 33
Colombie-Britannique	3,247,686,85	2,513,083 33	5,760,770 18	5,771,354 42	5,715,103 83
Yukon	65,000 00	....	65,000 00	65,000 00	65,000 00
Total	29,416,956 28	47,503,358 09	76,920,314 37	74,284,991 51	70,291,884 15

L'on ne doit pas oublier que les principales affaires de la Cie de téléphone Bell, en Ontario, sont inévitablement assignées à la province de Québec, le chef-lieu de la compagnie étant dans cette province.

Coût de l'industrie du téléphone:—

	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	3,323,901 72	3,505,155 94	3,362,778 72	3,727,335 93
Nouveau-Brunswick	1,653,722 11	1,742,697 05	1,823,367 43	1,928,804 78
Ile-du-Prince-Edouard	150,000 00	179,095 06	220,332 35	254,982 46
Québec	33,002,264 17	37,234,492 02	38,590,730 66	40,190,775 67
Ontario	4,250,730 45	4,747,077 76	5,197,066 52	5,503,712 17
Manitoba	9,607,506 91	10,560,084 26	10,758,230 08	11,137,814 84
Saskatchewan	5,143,663 03	6,100,463 41	6,886,793 62	7,984,303 60
Alberta	6,472,098 13	9,671,700 52	10,351,912 38	10,820,920 45
Colombie-Britannique	5,611,084 93	6,347,410 20	6,431,191 52	6,801,190 54
Yukon	....	170,179 78	170,179 78	170,179 78
Total	69,214,971 45	80,258,356 00	83,792,583 06	88,520,020 22

Le coût, par téléphone, a atteint $161.53 en 1916, contre $157.21 en 1915.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison de 1915 et 1916:—

Province.	1915.		1916.	
	Recettes.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	674,464 69	419,951 16	756,165 88	509,601 25
Nouveau-Brunswick	478,887 08	265,157 75	517,831 34	294,831 90
Ile-du-Prince-Edouard	49,100 46	42,803 19	81,501 39	50,332 34
Québec	9,824,437 02	7,495,188 28	10,344,231 76	5,811,941 46
Ontario	978,206 05	637,287 96	1,042,729 36	681,725 92
Manitoba	1,850,997 49	1,422,062 20	1,903,446 54	1,353,984 46
Saskatchewan	916,960 82	616,127 52	1,108,867 60	648,952 90
Alberta	1,136,312 76	641,694 92	1,292,034 79	683,437 01
Colombie-Britannique	1,653,394 22	1,282,744 57	1,511,388 84	1,092,935 70
Yukon	38,912 27	13,768 12	36,070 35	19,457 92
Total	17,601,672 86	12,836,715 12	18,594,267 85	11,147,200 86

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation en 1916 a été de $7,447,066.99 contre $4,764,957.70 en 1915. A peine plus de $2,000,000 de cette augmentation s'est élevé par le retranchement des frais d'exploitation, en 1916, du fonds d'amortissement qui y était imputé par la Compagnie de téléphone Bell.

REVENU.

Compagnies ayant une capitalisation de $25,000 ou plus.

Recettes brutes totales	$13,130,974 03	
Dépenses d'exploitation	7,242,470 81	
Revenu net pour exploitation		$5,888,503 22
Additions:		
Opérations à l'étranger	$	
Loyers	8,882 45	
Revenu sur garanties en main	24,436 00	
Autres sources	218,522 68	
		251,841 13
Revenu du capital		$6,140,344 35
Déductions:		
Taxes	$ 346,821 53	
Intérêts sur obligations	904,570 66	
Autres déductions	75,134 19	
		1,326,526 38
Revenu net du capital		$4,813,817 97
Répartition des recettes nettes:		
Dividendes—Actions ordinaires	$1,741,182 34	
" —Actions préférentielles	124,075 75	
Fonds d'amortissement	2,213,504 21	
Réserves	351,878 01	
		4,430,640 31
Balance		$ 373,177 66

La forte augmentation du fonds d'amortissement en 1916 est due au fait énoncé dans un paragraphe précédent respectivement à la Compagnie de téléphone Bell. Cette compagnie, il doit être compris, avait imputé $2,080,000, sous la forme de déficit dans les frais d'exploitation; mais d'après le système de compte ordonné par le ministère, ces frais ont été transférés au fonds d'amortissement dans le compte du revenu.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Répartition des téléphones par province:—

Province.	Energie centrale.	Energie magnétique.	Total, 1916.	Total, 1915.	Total, 1914.	Total, 1913.
Nouvelle-Ecosse	14,437	8,812	23,249	21,225	20,239	18,276
Nouveau-Brunswick	10,414	8,361	18,775	17,517	16,473	14,508
Ile-du-Prince-Edouard	1,313	1,038	2,351	2,244	1,574	1,540
Québec	65,686	30,954	96,640	92,492	91,047	81,913
Ontario	136,650	112,330	248,980	239,607	232,456	208,022
Manitoba	29,410	18,493	47,903	47,279	49,146	44,958
Saskatchewan	9,906	20,314	30,220	29,892	26,023	23.756
Alberta	18,269	16,757	35,026	36,749	37,118	30,194
Colombie-Britannique	37,024	7,898	44,922	45,730	46,713	40,504
Yukon	....	355	355	355	355	....
Total	323,109	225,312	548,421	533,090	521,144	463,671

Il y avait un téléphone en usage pour chaque 14·6 personnes, contre 15·1 en 1916.

Milles en fils classifiés:—

Fils classifiés	1915.			1916.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Fer galvanisé	28,230 52	373,392 97	401,623 49	29,419 12	406,620 67	436,039 79
Fil de cuivre	21,001 01	60,236 33	81,237 34	17,836 71	63,379 14	81,215 85
Câble aérien	358,714 93	8,520 83	367,235 76	395,042 27	4,013 50	399,055 77
" souterrain	600,212 53	149 50	600,362 03	682,117 51	145 75	682,263 26
" sous-marin	987 80	913 40	1,901 20	949 05	1,040 14	1,989 19
Total	1,009,146 79	443,213 03	1,452,359 82	1,125,364 66	475,199 20	1,600,563 86

Milles en fils par province:—

Province.	1915.			1916.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	25,214 00	15,397 25	40,611 25	26,869 00	16,064 75	42,933 75
Nouveau-Brunswick	18,448 17	9,403 80	27,851 97	19,330 22	9,922,44	29,252 66
Ile-du-Prince-Edouard	1,623 00	1,984 00	3,607 00	1,304 14	2,357 20	3,661 34
Québec	182,726 00	69,517 55	252,243 55	245,921 90	59,693 30	305,615 20
Ontario	395,635 27	177,866 93	573,502 20	423,054 95	180,516 55	603,616 50
Manitoba	108,340 50	62,313 00	170,653 50	109,688 00	64,652 75	174,340 75
Saskatchewan	51,330 00	52,648 00	103,978 00	61,330 00	85,312 75	146,642 75
Alberta	103,818 00	42,592 00	146,410 00	102,905 85	45,070 46	147,976 31
Colombie-Britannique	121,779 75	11,123 50	132,903 25	134,728 50	11,197 00	145,925 50
Yukon	232 10	367 00	599 10	232 10	367 00	599 10
Total	1,009,146 79	443,213 03	1,452,359 82	1,125,364 66	475,199 20	1,600,563 85

EMPLOYÉS.

Comparaison du nombre et de la rémunération des employés :—

Province.	1915.		1916.	
	Nombre.	Rémunération.	Nombre.	Rémunération.
		$ c.		$ c.
Nouvelle-Ecosse	769	294,001 17	808	277,886 35
Nouveau-Brunswick	451	161,460 57	531	176,738 00
Ile-du-Prince-Edouard	96	20,974 07	89	22,430 88
Québec	3,723	1,924,682 23	3,681	1,780,005 19
Ontario	6,620	3,272,428 66	6,626	3,237,714 23
Manitoba	1,174	832,315 82	1,239	767,107 32
Saskatchewan	556	442,997 60	774	399,025 00
Alberta	680	616,062 37	597	512,636 78
Colombie-Britannique	996	781,058 32	913	666,166 15
Yukon	7	11,048 46	7	13,009 51
Total	15,072	8,357,029 27	15,247	7,852,719 41

SOMMAIRE.

Le tableau suivant donne sous une forme concise le relevé des faits se rapportant à l'industrie du téléphone au Canada depuis qu'il a été possible d'obtenir des informations sérieuses:—

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$	$	$	$	$	$
Capitalisation	40,043,982 29	46,276,851 74	59,847,004 83	70,291,884 15	74,284,991 51	76,920,314 37
Coût	34,737,529 95	56,887,799 15	69,214,971 45	80,258,356 00	83,792,583 06	88,520,020 22
Revenu	10,068,220 03	12,273,626 66	14,879,278 23	17,297,268 98	17,601,672 86	18,594,267 85
Dépenses d'exploitat.	6,979,045 06	9,094,688 82	11,175,689 47	12,882,402 32	12,836,715 12	11,147,200 86
Rémunération	915,636 14	2,659,641 63	6,839,308 85	8,250,253 19	8,357,029 27	7,852,719 41
Cies de téléphone	537	683	1,075	1,136	1,396	1,592
Milles de fils	687,728	889,572	1,092,586	1,343,090	1,452,360	1,600,564
Téléphones	302,759	370,884	463,671	521,144	533,090	548,421
Employés	10,425	12,783	12,867	16,799	15,072	15,247
Personnes par mille de fil	10·4	8·1	16·2	6·0	5·6	5·0
Personn. par téléphone	23·8	19·3	6·8	15·5	15·1	14·6

On trouvera dans ce rapport, des tableaux donnant des informations détaillées fournis par les compagnies et les provinces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nbre	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.				$ c.
"A" Line Tel. Co	Richards-Landing	635 44		635 44	95 00		95 00		20	1	85 00
Aberdeen-Plummer Centre Tel. Co.	Plummer	1,397 00	500 00	2,653 56	90 00	70 00	63 39		36	4	54 00
Adamston Tel. Asso	Adamston-Station	777 00		1,445 00	65 40		65 40		27	1	62 00
Addison Tel. System	Addison	14,000 00		11,180 00	3,469 13	211 78	913 38		170	2	805 00
Aldboro Farmers Tel. Asso	Rodney	2,270 00		4,500 00	1,618 70	55 00	1,617 55		178	3	477 45
Alba Tel. Asso	Pembroke			6,500 00	750 00		710 00		93		
Albertville Tel. Co	Kingville										
Allenford Tel. Co	Allenford			4,800 00	483 74	38 16	418 97		145	2	275 00
Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co	Sault-Ste-Marie			125,872 00	3,113 02	741 17	2,693 19		55	3	1,930 22
Algoma Eastern Ry. Co	Sault-Ste-Marie			29,643 02	1,085 85	352 00	1,028 09		24	1	685 54
Ahmic Tel. Co., Ltd	Ahmic-Harbour	22,540 00	2,400 00	15,200 00	810 82	128 92	822 68		70	3	100 00
Alice Tel. Co	Pembroke	1,280 00		1,280 00	85 75		85 75		16		
Alnwick Tel. Co., Ltd	Roseneath	4,850 00		4,000 00	425 00		280 00		105	2	235 00
Amable Tel. System	Hepworth			1,050 00	90 00		90 00		20	1	10 00
Amaranth Tel. Asso	Grand-Valley			2,000 00	200 00		150 00		40	1	100 00
Ansonia & Thessalon Tel. Co	Little-Rapids	2,474 00		3,654 00	660 00		660 00		60	3	75 00
Apsley Tel. Co., Ltd	Apsley	2,290 00		2,930 00	463 21		390 37		42	3	148 05
Ardtrea Tel. Asso	Orillia	1,913 25		1,913 25	452 39		411 00		40	1	39 95
Armstrong Tel. Co	Earlton			550 00	160 00		146 30		16	1	34 00
Arran No. 1 Tel. Co	Tara			2,700 00	297 00		272 00		68		
Ashgrove Tel. System	Georgetown			400 00	81 60		81 60		11		
Ayr Tel. Co., Ltd	Ayr	6,460 00		8,074 73	2,342 18	27 60	1,917 58		150	2	306 00
*Bell Tel. Co., Ltd	Montréal							129,082	46,378	5,421	†2,900,000 00
"B" Tel. Co	Richards-Landing			175 00	25 00		25 00		3		
Back Line Tel. Co	Melancthon	900 00		900 00	248 54		239 71		22	1	5 00
Balaclava Tel. Club	Balaclava	2,492 00		2,492 00	250 99		250 99		36	1	30 00
Balderson Tel. Asso	Balderson			4,300 00	400 00	100 00	330 00		123	2	330 00
Balsam Hill Tel. Asso	Renfrew	1,000 00		1,000 00	242 96		124 74		27	1	23 00
Barrie-Angus Tel. Line	Angus	3,100 00		3,700 00	700 00		700 00		28	2	150 00
Barrie Island Mutual Tel. Co	Barrie-Island	480 00		800 00	50 00		50 00		24	1	42 00
Barrett Tel. Asso	Port-Rowan	100 00		100 00					6		
Barton & Binbrook Tel. Co., Ltd	Hamilton	9,290 00		12,570 58	2,966 47	243 85	2,289 44		140	3	863 33
Beaver Tel. Co	Woodville										
Beaver Valley Mun. Tel. System	Thornbury		23,200 00	24,423 58	1,918 68		1,359 51		250	3	1,073 15
Beaver Tel. Co	Woodville	360 00		350 00	5 75		2 40		12	1	2 40
Beaver Mills Tel. Line	Cannington			75 00					3		
Beatty Tel. System	Garden-Hill			7,160 00	1,500 00		1,000 00		135	8	1,000 00

Beatrice Tel. Asso	Beatrice										
Beckwith & Montague Tel. Co	Franktown	2,000 00		3,435 38	1,837 84	23 84	290 30		41	6	215 30
Beeton Tel. Co., Ltd	Beeton	41,270 00		44,000 00	7,075 69	257 58	6,335 86		600	2	1,300 00
Belmont Co-op. Tel. Asso	Belmont	2,580 00		4,000 00	2,938 33	300 00	2,000 00		270	4	1,300 00
Berwick Private Line	Grand-Valley			975 00	170 00	5 00	47 20		21		
Bethany Union Tel. Co	Bethany			7,500 00	375 00		375 00		125	1	375 00
Bethesda Mutual Tel. Co	Bowmanville	450 00		450 00	78 74		78 74		11		
Bethesda & Stouffville Tel. Co., Ltd	Stouffville	29,500 00	15,500 00	63,666 09	9,855 77	739 54	7,655 43		856	10	4,029 25
Bethel Rural Tel. Asso	Dundalk	650 00		650 00	160 00		85 00		17		
Billings Mutual Tel. Co	Kagawong	1,035 47		1,035 47	5 00		5 00		34	1	5 00
Blanchard Private Line	Cannington			500 00	75 00		40 00		9		
Blenheim & South Kent Tel. Co., Ltd	Blenheim	15,050 00	9,350 00	37,817 63	8,304 84		4,335 14		675	5	1,694 00
Blind Line Tel. Co	Woodford	650 00	650 00	520 00	152 97	2 50	150 43		13	1	6 50
Blyth Mun. Tel. System	Blyth		37,896 00	40,412 00	5,782 61	194 09	1,943 38		483	5	1,451 00
Bobcaygeon Tel. Co	Bobcaygeon	2,514 00		2,438 97	1,039 57	85 25	336 29		78	1	25 00
Bolton Tel. Co., Ltd	Bolton	14,750 00	10,400 00	46,074 04	9,273 86	700 00	6,725 50		720	5	2,055 37
Bond Corners Tel. System	Woodstock			305 00	92 00		92 00		13		
Bond Tel. Co	Chesley			880 00	76 00		76 00		16	1	
Bonsfield Private Line	Milton			125 00	30 50		30 50		5		
Bowesville Mutual Tel. Asso	Bowesville	1,800 00		1,957 00	64 00		64 00		24		
Bowman Tel. System	Elmwood			3,000 00	1,200 00		500 00		160		
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co	Bracebridge	9,700 00		17,824 29	3,871 81		3,126 77		85	6	2,251 70
Bradden Tel. Asso	Latta	20,000 00	3,200 00	23,200 00	3,500 00	300 00	600 00		326	2	200 00
Brigham Tel. Line	Hanover			14,000 00	1,800 00		900 00	60	136	2	400 00
Brighton Mun. Tel. System	Brighton		24,500 00	24,500 00	8,935 90	276 10	4,844 71		356	9	919 20
Bromley Tel. Asso	Douglas	4,150 00		4,150 00	311 95	37 65	53 00		83	1	53 00
Bromley Line Tel. Asso	Cobden			2,200 00	383 99		314 00		38	2	41 50
Brookdale Tel. Co	Napanee			600 00	168 00		104 00		14	1	20 00
Brooke Mun. Tel. System	Inwood	6,615 00	53,000 00	53,000 00	7,858 10	276 00	4,230 00		846	4	2,380 00
Brougham & Grattan Tel. Co., Ltd	Hyndford	2,100 00		2,700 00	189 87		85 87		11	1	30 00
Bruce Mun. Tel. System	Tiverton	63,200 00	63,200 00	92,934 95	12,725 00		5,434 50		1,040	6	4, 65 00
Brussels, Morris & Grey Mun. Tel. System	Brussels		49,237 92	56,820 62	4,555 30	286 23	4,012 31		913	7	2,326 67
Brussels Village Mun. Tel. Corp	Brussels										
Burgessville Tel. Co. of Ont., Ltd	Woodstock	13,300 00		25,616 00	7,755 77	572 64	4,941 19		565	4	3,338 76
Burnt River Tel. Co., Ltd	Burnt-River	4,030 00		6,280 00	1,073 04		775 00		105	2	563 37
Byron Tel. Co., Ltd	Delaware	14,550 00		14,550 00	4,202 98	890 19	4,128 91		608	8	3,349 92
"C" Tel. Line	Sea-Gull										
Calabogie & Renfrew Tel. Asso	Ashdad	4,265 55		4,400 00	1,409 00		1,338 00		28	2	115 00
Cambray Tel. Union	Cambray			475 00	349 19	314 34	64 00		240	3	32 00
Camden Independent Tel. Co	Newburgh	4,350 00		9,559 66	1,976 53	116 20	1,132 28		209	4	475 55
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd	Melbourne	10,000 00		16,225 00	1,302 50		443 54		580		
Cameron Tel. Union	Cameron	3,960 00		3,960 00	332 20	37 00	328 81		99	2	201 30
Canadian Machine Tel. Co., Ltd	Toronto	250,000 00		346,001 99	15,469 85		15,769 39	*727	403	26	14,881 85
Cannon Tel. Line	Sharbot-Lake			2,000 00	150 00		100 00		25		
Carlsruhe Tel. Co	Carlsruhe	250 00		250 00	50 00		50 00		4	1	12 00
Carholme & Walsingham Tel. Co	Silver-Hill	150 00	150 00	140 00	15 00		15 00		1 5	1	15 00

* Pour Ontario seulement. †Estimation. *Automatique.

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	N'bre	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Central Dufferin Tel. Asso., Ltd	Shelburne	1,180 00		1,180 00	329 36		290 70		31	3	140 00
Central Tel. Line	Richards-Landing			450 00	72 00		72 00		18		
Centre Road Tel. Club	Annan			1,746 06	177 91	5 15	167 62		21	1	39 50
Centre Thorah Tel. Asso	Beaverton	235 00		200 00	56 00		48 00		12		
Chamberlain Private Line	Wheatley			5,962 00	2,314 00		1,230 30		173		
Champlain Point Tel. System	Orillia			80 00	8 00		8 00		8		
Chatsworth Rural Tel. Co	Chatsworth	5,792 23		5,772 29	1,523 90		819 55		107	2	171 10
Chelmsford Tel. Co	Chelmsford			6,000 00	500 00	185 00	500 00		51	1	120 00
Chinquacousy Local Tel. Co	Cheltenham		30,000 00	34,000 00	10,960 18	413 17	8,693 64		550	2	1,700 00
Chippawa Hill Tel. Club	Southampton	1,350 97		1,350 97	519 67		550 68		21	1	82 38
Cochrane Tel. Co	Cobalt	15,000 00		16,997 14	2,885 09	659 84	2,398 15		115	4	2,175 68
Coe Hill Rural Tel. Co	Coe-Hill			6,850 00	786 00		585 00		53	10	275 00
Colborne Mun. Tel. Co	Goderich		7,600 00	7,600 00	1,041 75	80 85	1,004 41		142	2	394 28
Colchester North Tel. System	Essex		11,892 00	15,199 43	1,144 00	108 60	720 00		284	3	396 83
Coldstream Tel. System	Coldstream	13,800 00		13,800 00	2,100 00	115 93	420 00		250	3	400 00
Conn Tel. Co., Ltd	Conn	3,660 00		6,000 00	672 75	224 20	500 00		135	2	220 00
Consolidated Tel. Co	Caledon	34,041 25	3,900 00	45,647 35	6,751 27	74 63	6,212 85		523	6	3,018 15
Cordova Mines Tel. Co	Cordova-Mines			750 00	35 00		24 00		12		
Coulson-Jarratt Tel. Asso	Jarratt	2,600 00	700 00	3,500 00	994 38	78 00	960 75		45	1	32 50
Cramahe Mun. Tel. System	Morganston		18,000 00	18,000 00	900 00		900 00		230	3	900 00
Crediton Rural Tel. System	Crediton			11,000 00	1,950 00		1,200 00		185	2	500 00
Crews Tel. Line	Trenton			480 00	53 43		53 43		8		
Crown Tel. Asso	Barrie										
Dawn Mun. Tel. System	Dresden		13,750 00	19,200 00	2,081 00	225 00	1,583 00		336	2	1,160 00
Delphi Tel. Asso	Camperdown			500 00	151 66	5 20	99 70		9	1	5 00
Derby Tel. Asso	Owen-Sound	6,000 00		6,217 53	584 00	23 00	683 19		101	3	93 00
Dereham Tel. Co., Ltd	Brownsville	13,200 00		13,274 38	4,365 67	655 69	3,867 16		302	9	1,469 06
Desboro Tel. System	Desboro			4,890 00	832 39		764 41		105	2	92 00
Dingwall Tel. Asso	Woodstock			333 00	59 00		59 00		9		
Doane Tel. Co	Newmarket			1,100 00	340 00	25 00	35 00		21	1	25 00
Dora Bay Tel. Co	Golden-Lake	1,200 00		1,500 00	96 35	6 35	88 84		30		
Dover. Mun. Tel. System	Bear-Line		27,300 00	27,300 00	3,678 00	105 25	4,553 00		418	1	75 00
Dresden Tel. Co	Dresden			26,547 60	6,812 07	554 82	4,003 17		423	6	2,839 65
Drummond & Elmsley Tel. Asso	Perth	695 00		600 00	760 00	16 50	105 00		13	1	9 20
Drummond Centre Tel. Asso	Perth	5,200 00		5,200 00	867 88	173 50	469 76		89	2	225 00
Dunville Consolidated Tel. Co., Ltd	Dunville	70,800 00	24,000 00	78,707 92	17,458 50	8,522 56	11,822 69	328	872	16	9,307 74
Dunsford Tel., Light & Power Asso	Dunsford	3,200 00		5,200 00	1,650 00	50 00	725 00		116	3	440 00
Dunwich & Dutton Tel. Asso., Ltd	Dutton	3,810 00		4,500 00	1,491 56	46 25	1,533 26		223	2	445 18

East Darlington Tel. Asso	Bowmanville	140 00		140 00	64 00		5 00		8		
East Grey Tel. Co	Markdale	790 00		5,000 00	500 00		500 00		60	2	500 00
East Luther Tel. Co	Grand-Valley	1,600 00		2,700 00	950 00		855 75		189	2	440 00
East Middlesex Tel. Co., Ltd	Thorndale	8,810 00		26,783 04	5,037 65	167 65	4,799 34		391	3	1,576 99
East Woodville Tel. Asso	Woodville			1,041 44	41 09		41 09		22	2	20 60
Eden Tel. Co	Woodville	1,200 00		1,200 00	135 00		130 00		60	1	130 00
Edenvale Tel. Co	Edenvale			650 00	42 00		42 00		14	1	42 00
Edgar Tel. Line	Laurel			10,000 00	1,800 00		400 00		380	12	600 00
Elderslie-Salem Tel. Asso	Dobbinton	945 00		945 00	97 06		97 06		21	1	8 00
Eldon Union Tel. Asso	Beaverton	2,100 00		2,050 00	800 49	23 00	813 29		44	2	63 50
Elgin-Chaffey's Lock Tel. Co	Chaffey's-Lock	800 00		800 00	70 50		37 50		2	1	25 00
Elizabeth Bay Mutual Tel. Co	Elizabeth-Bay	318 00		318 00	13 53		13 53		10	2	12 50
Ellis Rural Tel. Co	Cannington			278 00	34 00		34 00		9		
Emo Mun. Tel. Co	Emo		12,000 00	11,173 00	650 00		650 00		143	3	534 00
Enterprise Tel. Asso	Steelton			300 00	66 00		66 00		5		
Enterprise Tel. Co	Enterprise			1,300 00	300 00	25 00	90 00		25	1	60 00
Erie Tel. Co., Ltd	Selkirk	26,100 00	15,900 00	90,372 92	15,945 16	810 04	9,861 37		1,285	15	6,750 70
Ernst Private Line	New-Hamburg			17,900 00	3,820 00		1,800 00		245	6	1,300 00
Euphrasia Mun. Tel. System	Markdale		10,000 00	8,650 00	1,760 00		685 00		110	1	150 00
Everett Tel. Co	Everett	1,809 50		2,955 59	260 12	66 10	183 19		34	1	75 00
Evergreen Tel. Co	Douglas	500 00		500 00	25 00		25 00		8		
Falkirk Tel. Co	Denfield	10,000 00		16,000 00	2,600 00	110 00	900 00		255	5	900 00
Fall River Tel. Asso	Maberly	555 00		500 00	35 00		35 00		30	1	12 00
Fairview Tel. Asso	Woodstock			350 00	64 41		64 41		9		
Fairview Tel. Co	Antem-Mills	500 00		500 00	35 00		35 00		8		
Farmers' Union Tel. Co	Richards-Landing	600 00			90 00		90 00		18		
Fenelon Rural Tel. Asso	Cameron			613 26	98 95		12 90		13	1	12 90
Fenella Tel. Co., Ltd	Fenella	2,000 00		2,350 00	238 00		100 00		60	2	100 00
Fifth Line Tel. Club	Bognor	1,000 00		1,000 00	92 00		92 00		15		
Fingal Tel. Co., Ltd	Fingal	3,030 00		5,500 00	2,535 69		2,208 95		250	5	700 95
Fingerboard Tel. Co	Sonya			380 00	86 00		86 00		20	1	3 00
Floss Mun. Tel. System	Elmvale		285 00	285 00	1,300 65		2,293 20		447	3	1,159 60
Fordwich Tel. Co	Fordwich	5,830 00		6,460 00	1,220 00	43 50	912 00		141	2	180 00
Forest Home Tel. Co	Orillia			1,500 00	90 00		90 00		16	1	6 38
Fort Frances Tel. Co	Fort-Frances		23,000 00	21,604 65	6,511 72	536 15	4,396 46		198	5	2,370 31
Fort William Tel. Co., Corp of	Fort-William		390,000 00	375,665 15	65,585 86		65,585 86	2,485	15	37	17,000 00
Fourth Line Tel. Asso	Perth	81 44		81 44	32 47		32 47		5		
Fourth Line Tel. Asso	Cobden			357 63	80 00	10 80	80 00		16	1	10 00
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley			450 00	60 59	1 50	53 66		10		2 50
Fraizer Tel. Asso	Woodstock			400 00	89 00		89 00		14		
Fretts & Brisco Co-op. Tel. Co	Napanee			350 00	77 84	2 40	77 84		6		
Gawas & Shore Road Tel. Line	Gawas.Bay			500 00	70 00		70 00		21		
Germanicus Tel. Asso	Germanicus	791 00		786 00	15 00		15 00		21	1	15 00
Gillies Hill Tel. Asso	Chesley			296 00	120 97	27 75	148 72		16	1	10 00
Gillies Private Line	Lions-Head	7,000 00		7,000 00	1,500 00	300 00	800 00		175	2	800 00
Glaister Tel. System	Wellesley			18,000 00	3,000 00	350 00	2,000 00		285	3	930 00
Glandine Central Line	Little-Britain			488 44	113 36		113 36		19	1	32 00
Glasgow Tel. System	Cannamore			30,000 00	4,680 00	480 00	1,600 00		340	4	1,600 00
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound			720 00	90 00		90 00		15	1	10 00
Glen Tel. Asso	Bethany										

TABLEAU 1.—RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre des téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Magnéto	Employés et rémunération. N'bre	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Glengarry Co-op. Tel. Asso	Alexandria	12,156 00		15,000 00	3,512 79	521 49	1,509 37		250	2	1,000 00
Gloucester Twp. Tel. Asso	Carlsbad-Springs			650 00					15		
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	Dungannon	5,000 00	37,998 00	49,190 25	7,226 53	368 26	3,966 78		551	4	2,200 00
Goderich Twp. Mun. Tel. System	Clinton			11,740 08	1,288 75	69 75	1,236 11		235	4	609 14
Goodwood Tel. Co., Ltd	Carleton-Place										
Gordon Tel. Co	Foxey			360 00	100 00		100 00		29	2	39 00
Gore Mutual Tel. Asso	Harrow			1,096 00	82 23		82 23		12	1	11 50
Gosfield North Mun. Tel. System	Cottam		16,380 00	12,207 50	2,151 81	84 31	1,010 00		302	3	1,010 00
Goulais Bay Tel. Club	Goulais-River	2,849 92		2,766 74	149 85	2 70	149 85		19	1	12 00
Green Hill Tel. Co	Markdale	500 00		700 00	204 00		86 00		17		
Greenwood Tel. Club	Sault-Ste-Marie	560 00		500 00	79 00		71 00		10		6 00
Grunwall Tel. Line	Huntsville			540 53	120 00		101 15		6		
Guest Private Line	Douglas	200 00		200 00	15 00		15 00		2		
Haldimand Mun. Tel. System	Grafton			9,209 97	666 75	191 99	380 00		125	2	380 00
Haldimand Rural Tel. Co., Ltd	Grafton	1,490 00		5,700 00	903 51	511 37	609 02		149	2	425 75
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby	16,000 00		16,500 00	4,431 45	168 30	2,970 45		262	2	1,100 00
Haley's Station Tel. Asso	Cobden			950 00	37 07	29 45	35 07		23	1	10 00
Hamilton Tel. Line	Bethany										
Hamilton Rural Tel. Co	Cold-Springs	910 00		2,400 00	1,286 73	296 00	1,050 50		218	1	545 00
Hartley Tel. Co	Hartley			900 00	574 54		482 93		20		140 00
Harvey Mun. Tel. System	Peterboro			3,264 16	360 38	335 00	352 53		49	2	151 40
Harrietsville Tel. Asso., Ltd	Harrietsville	10,900 00		13,033 69	5,989 11	1,798 68	5,892 71		453	13	3,707 32
Harwood Rural Tel. Co	Harwood	1,036 00		1,036 00	133 00		120 00		32	1	38 00
Hawley Tel. Asso	Bath	750 00		845 08	192 25		192 25		15		
Hawthorn Hill Tel. Co., Ltd	Palmerston	880 00		8,500 00	1,934 16	234 85	1,497 56		162	3	505 00
Hay Twp. Mun. Tel. System	Zurich		21,655 74	21,655 74	6,133 30	199 73	2,400 00		475	3	2,510 00
Hazeldean Tel. Co., Ltd	Hazeldean	13,260 00		20,000 00	4,585 12	126 92	4,079 82		200	4	1,300 00
Henderson & Milling Tel. Line	Napanee			2,075 00	372 00		246 00		31	1	56 00
Hendersons Private Line	Cannington			800 00	200 00		125 00		25	1	50 00
Heric Tel. Line	St-Clements	2,100 00		2,100 00	530 00	63 00	195 00		45	1	75 00
Herrington Tel. Co	Napanee	1,000 00		1,000 00	154 00		45 00		22	1	23 00
Highland Tel. Co., Ltd	Ruskview	2,500 00		3,500 00	788 50	15 18	788 50		58	1	155 80
Highland Tel. Co	New-Liskeard	2,300 00		3,100 00	523 25	3 20	521 11		86	3	491 60
Hinton & Jocelyn Tel. Co	Carterton			1,000 00	96 51		80 90		14		
Hoath Head & Grey Tel. Co	Owen-Sound			1,500 00	7 50		7 50		32	1	7 50
Hollow Glen Tel. Co	Breckenridge										
Hopetown Tel. Asso	Lanark	4,795 00		6,400 00	2,282 85	150 28	1,998 32		186	6	912 65
Hoover Tel. Co	Nanticoke	150 00		150 00					3		

Horton & McNab Tel. Co., Ltd.	Braeside	2,500 00	2,500 00	2,500 00	1,873 00	378 25	1,450 00	....	111	5	1,450 00
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd.	Fairground	2,320 00	....	2,600 00	969 00	12 00	920 00	....	180	8	600 00
Houghton, Bayham & Tilsonburg Tel. Asso.	Kinglake	1,645 00	....	2,800 00	694 39	13 25	693 56	....	128	3	389 00
Houghton & S. Walsingham Tel. Co.	Clear-Creek	1,000 00	....	1,000 00	296 00	....	281 00	....	50	2	60 00
Huron & Kinloss Mun. Tel. System	Ripley	....	46,900 00	46,900 00	7,827 02	....	3,114 42	....	655	5	2,578 86
Hyndman's Private Line	Exeter	....	....	2,600 00	550 00	....	280 00	....	60	1	280 00
Huntsville & Portage Tel. Co.	Huntsville	....	....	5,831 58	921 38	....	534 27	....	30	1	278 41
Huntsville & Lake of Bays Tel. Co., Ltd.	Port-Cannington	3,810 00	....	5,421 48	805 00	15 00	638 90	....	47	2	390 00
Indian River Tel. Co.	Pembroke	560 00	....	560 00	42 40	....	42 40	....	8	.....	....
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	Ingersoll	36,200 00	35,000 00	114,045 44	18,089 84	445 40	9,338 30	1,354	....	20	7,554 90
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock	....	....	700 00	153 26	69 67	153 26	....	14	1	2 00
Innerkip Rural Tel. Co.	Innerkip	18,240 00	5,100 00	35,345 97	7,541 65	142 84	5,478 43	....	550	6	2,491 95
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy	4,150 00	....	4,200 00	762 72	150 28	852 11	....	87	2	91 00
Islay Tel. Co.	Woodville	....	....	1,675 00	85 00	....	80 00	....	40	3	85 00
Ivy-Thornton Tel. Co., Ltd.	Ivy	3,575 00	2,372 00	9,433 00	1,578 00	....	1,133 04	....	157	3	546 50
Jackson Tel. Co., Ltd.	Owen-Sound	5,280 00	700 00	6,411 38	163 00	16 40	171 79	....	78	2	45 95
Johnson & Brandon Tel. Co.	Cannington	....	....	300 00	33 00	....	20 50	....	6	.....	....
Johnstone Private Line	Barrie	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....
Johnston (Dr.) Private Line	Jannetsville	....	....	....	....	....	....	....	40	.....	....
Johnson Mun. Tel. System	Port-Lock	1,918 92	3,029 40	6,254 23	1,722 96	179 41	1,711 09	....	82	3	400 00
Kaladar & Northern Tel. Co.	Northbrook	1,300 00	....	1,300 00	200 00	....	120 00	....	17	1	75 00
Kemble-Sarawak Tel. Co., Ltd.	Kemble	3,280 00	....	4,450 00	300 00	....	200 00	....	82	.....	....
Kenora, Town of, Tel. System	Kenora	....	23,662 51	39,885 79	10,756 75	....	5,063 15	....	615	15	4,394 40
Kerr Line Tel. Asso.	Forresters-Falls	....	....	540 82	536 37	....	150 00	....	38	1	150 00
Keward Rural Tel. Co.	Chatsworth	....	....	1,000 00	190 00	....	90 00	....	16	.....	....
King Tel. Co., Ltd.	King	5,060 00	2,260 00	10,500 00	3,146 00	108 00	2,050 00	....	235	2	1,150 00
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Grafton	....	....	300 00	107 50	....	107 50	....	9	.....	....
Kitley Rural Tel. Co., Ltd.	New-Bliss	11,500 00	2,400 00	13,647 19	3,087 61	261 13	1,558 44	....	255	4	1,029 10
Korah Central Tel. Asso.	Sault-Ste-Marie-Ouest	....	....	900 00	96 15	....	96 15	....	11	2	17 50
Koshee-Sparrow Lake Tel. Line	Sparrow-Lake	....	....	625 00	85 85	....	85 85	....	9	1	12 00
La Passe Tel. Asso.	La-Passe	....	....	876 00	130 00	67 00	73 00	....	12	1	73 00
La Cloche Tel. Club	Massey-Station	730 00	....	730 00	311 78	....	311 78	....	17	.....	....
Lake of Bays & Haliburton Tel. Co., Ltd.	Baysville	3,000 00	....	2,765 00	500 00	35 00	476 00	....	38	4	385 00
Lake Shore Mutual Tel. System	Kincardine	1,400 00	....	1,400 00	200 00	1 50	190 00	....	38	1	10 00
Lake Simcoe Rural Tel. Co.	Beaverton	680 00	930 00	980 00	90 00	....	50 00	....	10	.....	....
Laird Mun. Tel. Asso.	Bar-River	....	2,346 78	6,890 00	1,153 48	....	786 41	....	149	3	730 06
Lambton Tel. Co., Ltd.	Sombra	9,750 00	....	14,864 80	2,444 23	233 52	1,290 04	....	175	3	929 25
Lambeth Tel. Co., Ltd.	Lambeth	2,400 00	....	2,669 59	491 50	76 20	550 50	....	15	.....	....
Lanark & Carleton Counties Tel. Co., Ltd.	Almonte	18,610 00	....	21,589 91	4,221 86	140 40	3,641 57	....	319	4	1,977 36
Lanark & Ramsay Tel. Asso.	Carleton-Place	....	....	3,000 00	236 62	70 15	235 96	....	40	2	35 00
Lansdowne Tel. Co., Ltd.	Lansdowne	16,200 00	1,850 00	16,300 00	3,447 00	....	2,175 00	....	345	3	1,376 00
Lavant-Dalhousie Tel. Asso.	Poland	2,400 00	....	3,400 00	694 17	37 60	382 92	....	54	3	160 00
La Vallée Mun. Tel. Co.	Devlin	....	8,653 34	8,653 34	810 51	56 17	810 51	....	126	2	730 00
Lee Valley Tel. Co.	Lee-Valley	....	....	1,216 00	67 13	....	32 08	....	26	2	10 00
Leeds & Frontenac Tel. Co., Ltd.	Seeley's-Bay	3,650 00	1,100 00	24,250 00	4,399 18	....	4,399 18	....	485	4	1,65 00
Leeds & Grenville Indep. Tel. Co., Ltd	North-Augusta	19,250 00	3,600 00	32,257 00	6,913 27	275 90	3,957 27	....	611	10	2,325 00

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Leith & Annan Tel. Club	Leith	1,462 00		3,338 87	958 94	41 90	770 57		82	1	211 42
Lennox Tel. Co., Ltd	Napanee	1,410 00		6,400 00	1,445 31	73 70	810 04		81	1	275 00
Lighting Tel. Asso	Gratton	1,254 00		1,354 00	78 00		78 00		22	1	78 00
Little Britain Tel. Union	Little-Britain			300 00	818 00		788 00			3	454 00
Long Lake Rural Tel. Co	Long-Lake			6,550 00	850 00		500 00		113	2	250 00
Lucknow & Kinloss Tel. Asso	Holyrood	1,000 00		1,000 00	90 00	40 00	50 00		11		
Lyons Private Line	Markdale			2,800 00	560 00	19 00	200 00		40		
Lyndhurst Rural Tel. Co	Lyndhurst	8,300 00		10,300 00	1,743 00		985 00		202	3	600 00
Lyndock, Carholme & Walsingham Tel. Co	Lyndock	270 00	100 00	450 00	27 00		25 00		11	1	22 00
Madawaska Tel. Asso	Burnstown	960 00		1,890 00	1,109 93	81 40	1,026 30		59	2	150 00
Maidstone Mun. Tel. System	Essex		13,974 19	13,974 19	1,373 00		1,297 89		380	3	525 00
Malahide & Bayham Tel. Asso	Staffordville	7,420 00		8,622 62	2,598 14		1,963 93		405	7	1,655 28
Mallorytown Indep. Tel. Co	Mallorytown	14,100 00		22,625 20	3,206 09	85 70	3,191 17		290	4	600 00
Manitoulin & N. Shore Teleg. & Tel. Co	Little-Current	13,000 00		17,000 00	2,500 00		1,700 00		36	6	1,470 00
Manitoulin Island Rural Tel. Co	Mindemoya	4,820 00		8,820 00	2,674 53		2,462 89		200	6	450 00
Manilla Northern Tel. Co	Oakwood			3,000 00					70		
Manse Grove Tel. Co	Lorneville			1,500 00	250 00		250 00		40	1	63 00
Maple Grove Tel. Co	Shallow-Lake	502 00		700 95	174 70	1 20	173 50		17	1	5 00
Maple Leaf Tel. Co	Oakwood			665 00	45 03		45 03		19	1	45 00
Maple Shade Tel. Co	Woodstock			200 00	61 80		61 80		8		
Maple Leaf Line	Little-Britain			162 00	16 00		16 00				
Mariposa Tel. Union	Oakwood			650 00	700 00		675 00		168	2	430 00
Marmion Tel. Co	Marmion	663 38		663 38					25		
Martintown Tel. Co	Martintown	2,150 00	1,500 00	7,300 00	1,555 25	108 45	585 00		120	2	370 00
Marysburgh Tel. Co	Milford	10,000 00		10,000 00	1,300 00	100 00	300 00		110	2	200 00
Massey Station Tel. Co., Ltd	Spanish-Mills	500 00		600 00	188 41	5 59	228 23		4	4	74 60
Meath Tel. Asso	Cobden			2,270 00	150 00		150 00		30		
Medonte Mun. Tel. System	Moonstone		15,000 00	18,107 38	3,454 08	125 00	3,099 28		357	4	702 86
Melancthon Tel. Asso	Corbetton	2,400 00	350 00	2,400 00	280 00		280 00		42	3	40 00
Metcalfe Tel. Co., Ltd	Metcalfe	16,900 00	20,000 00	19,500 00	4,164 00	319 87	1,940 00		346	3	1,440 00
Millard Tel. Line	Coldwater			1,000 00	120 00	120 00	40 00		1		
Mills Tel. Co	Thamesford			7,000 00	1,100 00	115 00	900 00		105	3	360 00
Mink Lake Tel. Co	Eganville	855 00		855 00	35 00		25 00		14		
Minesing Tel. Asso	Minesing	3,850 00		3,850 00	400 00	207 69	400 00		110		
Minto Rural Tel. Co., Ltd	Harriston	3,150 00		7,830 00	1,210 00	116 45	740 50		166	1	76 50
Mississippi Tel. Co., Ltd	Lanark	2,660 00		4,100 00	1,638 00	73 00	477 36		96	3	305 00

Molesworth Indep. Tel. Co., Ltd	Listowel	990 00		3,475 00	1,033 67		511 85		85		
Monk Rural Tel. Co., Ltd	Carp	30,000 00		25,000 00	4,949 11	276 28	4,043 35		456	6	3,042 00
Monteith-Dempsey Tel. Co	Stratford	5,200 00		5,200 00	1,353 00	2 50	600 00		84	1	150 00
Mono Mills Tel. Asso	Mono-Mills	8,000 00		7,500 00	800 00		750 00		130	3	550 00
Mooresburg-Desboro Tel. Asso	Desboro			238 00	74 00		74 00		12		
Moore Mun. Tel. System	Brigden		37,625 00	46,812 00	6,965 27	340 00	5,981 12		760	9	3,100 00
Moore Private Line	Brooklin			1,000 00	150 00	30 00	50 00		16		
Montrose Central Line	Little-Britain										
Mornington & Wellesley Tel. Asso., Ltd	Millbank	3,980 00	12,000 00	9,125 00	1,776 82	236 12	953 96		132	4	700 50
Mount Albert Tel. Co., Ltd	Mount Albert	3,640 00	3,900 00	21,975 83	7,012 23	686 69	4,571 04		495	6	2,596 63
Mount Granite Tel. Club	Sault-Ste-Marie			660 00	100 00	2 00	15 00		11	1	15 00
Mount Forest, Wellington & Grey Tel. Co., Ltd	Mount-Forest	10,000 00		8,878 30	2,155 24		654 37		124	2	112 82
Moscow Mutual Tel. Asso	Moscow			2,800 00	238 00	66 80	238 00		114	1	238 00
Murray-Brighton Tel. Co	Wooler			20,000 00	3,205 00	657 00	580 00		253	1	120 00
Muskoka Indep. Tel. System	Martin-Siding			3,000 00	1,500 00		1,300 00		61	3	1,000 00
Muskoka, Victoria & Haliburton Tel. Co	Uffington	3,000 00		3,524 77	668 40	126 45	683 50		26	1	97 81
Muskoka River Tel. Co	Alport			400 00	49 00		49 00		7		
Muskrat Tel. Asso	Cobden			635 32	181 59		181 59		19		
Mutual Tel. Asso	Orillia	250 00		250 00	60 00	12 00	60 00		10		
MacDonald Rural Tel. Co	Sylvan-Valley		2,400 00	3,050 00	220 00		220 00		72	2	170 00
McDonald Tel. Co	Trenton	1,263 66		1,263 66	161 50		161 50		19		
McEachren Rural System	Linwood										
McHardy Private Line	Merlin			600 00	351 00		230 94		27	1	60 00
McKillop, Logan & Hibbert Tel. Co	Staffa	13,840 00	7,900 00	20,416 83	5,215 00	776,56	3,057 40		436	6	2,062 60
McKillop Tel. System	Seaforth		27,675 00	27,675 00	6,147 00	146 47	5,400 00		359	1	500 00
McNab Tel. Co., Ltd	Arnprior	4,500 00		5,500 00	304 00		225 00		78	1	125 00
Nelson Tel. Co., Ltd	Milton	10,000 00	9,000 00	23,297 73	3,493 58	163 60	1,335 20		235	3	1,060 00
New California Tel. Co	Kingsville			2,100 00	305 00	137 40	442 40		61	1	25 00
New Dundee Tel. Co., Ltd	New-Dundee	4,300 00		8,614 00	2,625 00		1,414 72		174	2	690 00
New Glasgow Tel. Co	Rodney	2,560 00		4,200 00	1,426 11	90 00	860 00		132	3	141 00
Niagara District Tel. Co., Ltd	Jordan-Station	16,300 00		28,349 00	6,333 23		5,085 29		534	7	3,455 47
Ninth Line of Cavan Tel. Co	Bethany										
Nipissing Tel. Line	Nipissing										
Missouri Tel. Co., Ltd	Thamesford	3,670 00		7,650 00	1,919 45	135 10	1,125 67		162	4	749 42
Noble Tel. Line	Sutton-West			250 00	15 00		12 00		6		
Noisy River Tel. Co	Glencairn	22,805 33		33,735 62	8,969 14	237 72	4,928 82		548	2	2,165 74
Norfolk County Tel. Co., Ltd	Waterford	43,300 00	11,000 00	86,791 89	20,134 46	3,537 39	13,138 28		1,429	14	6,723 94
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso	Tillsonburg	6,000 00		8,000 00	2,932 61		2,727 98		260	3	955 25
Norland Indep. Tel. Co	Coboconk										
North Bonnechere Tel. Asso	Renfrew			800 00	75 00		75 00		13		
North Brant Tel. Co	Elmwood			1,600 00	42 50		42 50		40	1	20 00
North River Mun. Tel. System	Lovering			2,050 40	165 25		165 25		42		
Northcot Farmers' Tel. Co	Northcot	885 00		885 00	88 00		88 00		44	1	88 00
North East Clark Tel. Line	Orono			1,000 00	75 00		75 00		22	1	75 00
North East Hope Mun. Tel. System	Shakespeare		26,313 00	27,402 85	2,867 64	268 20	2,472 85		415	6	1,885 00
North Elderslie Tel. Asso	Dobbinton			2,507 14	95 36		95 36		34	1	10 00
Northern Mutual Tel. Co	Marmora			2,420 00	89 00		89 00		34	1	20 00

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Magnéto	Employés et rémunération. Nom.	Montant.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Ontario—Suite.											
Northern Tel. Co	Korah	1,125 00		1,105 00	92 00		92 00		14	1	21 00
North Horton Tel. Co	Renfrew	1,380 00		1,100 00	349 48	47 40	76 62		44	2	36 50
North Huron Tel. Co., Ltd	Wingham	20,000 00	2,507 40	25,336 11	5,796 53		4,103 80		446	1	1,380 00
North Mutual Tel. Line of Cavan	Bethany										
North Renfrew Tel. Co	Beachburg	1,640 00		1,700 00	712 67	43 53	596 23		46	2	576 22
North Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur	5,782 00		8,145 00	1,613 19		1,220 87		121	4	417 70
Oak Flats & Verona Tel. Co	Verona	738 00		738 00	28 81		28 81		16	1	3 00
Oldfields Tel. Line	Dundalk	325 00		325 00	100 00		50 00		12		
Oliver Mun. Tel. Co	Murillo	5,533 58		9,750 00	3,625 71		920 47		98	3	715 73
Omemee Tel. Co	Omemee	1,330 00		1,931 00	602 00	32 00	224 00		48	1	92 00
Oro Tel. Co., Ltd	Hawkstone	6,555 00		10,967 56	1,249 64	415 65	1,154 65		219	5	804 05
Orr-Stienhoff Tel. Asso	Chesley	408 81		408 81			4 09		19		
Osceola Tel. Asso	Osceola			1,000 00	10 00		5 00		16	1	5 00
Osprey Mun. Tel. System	Feversham		9,300 00	9,300 00	413 40	194 70	500 00		160	3	500 00
Otonahee Mun. Tel. System	Keene		20,000 00	20,440 13	1,250 00	300 00	1,300 00		260	5	1,000 00
Ottawa Hunt Club Tel. Asso	Billings-Bridge										
Ottawa Valley Tel. Co	Kars	1,800 00	3,800 00	6,500 00	1,250 00		400 00		100	3	200 00
Orono Tel. Co., Ltd	Orono	7,200 00		10,500 00	1,664 39	196 35	1,921 24		278	2	795 00
Palace Road Mutual Tel. Asso	Napanee	2,500 00		2,500 00	256 40	9 65	105 13		34	1	30 00
Palestine Tel. Co	Woodville			1,900 00	65 50		65 50		30	2	65 50
Park Head Tel. Co	Park-Head	800 00		800 00	102 00	36 00	102 00		22	2	14 00
Parkhill Tel. Asso	Parkhill	13,000 00		11,915 00	1,960 66	35 50	1,277 01		172	3	466 00
Pastime Tel. Co	Cobden			900 00	72 00		72 00		16	2	72 00
Passmore-Fowler Tel. Line	North-Bay			297 00	84 00		48 00		4		
Paul & Eckhert Tel. System	Seabringville			22,100 00	4,991 06	90 65	2,404 99		316	3	1,169 09
Peabody Tel. Co	Chesley			750 00	115 35		115 35		17		
Peerless Tel. Co	Little-Britain			150 00					10		
Peerless Tel. Asso	Woodstock			190 00	61 75		61 75		7		
Pefferlaw Private Tel. Co	Pefferlaw			3,000 00	625 00		250 00		100	1	200 00
Pelee Is. Mun. Tel. System	Pelee-Island		6,753 07	6,753 07	1,134 44	82 59	1,134 44		94	2	787 16
Penhurst Tel. Asso	Woodstock			305 40	86 95		86 95		11		
People's Mutual Tel. Co., Ltd	Picton	7,046 00		8,325 00	2,765 85	443 59	3,032 66		308	5	898 66
People's Tel. Co. of Forest, Ltd	Forest	8,160 00	3,650 00	15,300 00	5,867 04		5,465 13		458	6	2,254 42
People's Tel. & Teleg. Co., Ltd	Maynooth	13,700 00		17,570 93	3,633 57	340 82	3,553 11		175	30	1,880 00
Percy Mun. Tel. System	Warkworth								350		
Perth & Christie's Lake Tel. Asso	Perth	1,370 00		1,662 00	396 09	27 00	387 47		68	1	125 00
Perry Tel. System	Napanee										
Pine Grove Tel. Asso	Orillia			525 00	83 65		78 35		12		

Pioneer Tel. Co., Ltd.	Thornloe	5,083 00		6,132 08	1,077 63	152 18	1,088 84		90	2	633 14
Pioneer Tel. Asso.	Woodstock			500 00	217 22		199 68		22		
Pleasant View Tel. Asso.	Owen-Sound	450 00		450 00	61 50		61 50		9		
Plum Hallow & Eloida Tel. Co.	Athens	10,000 00		12,000 00	1,400 00		1,200 00		150	2	800 00
Plummer, Aberdeen & Galbraith Tel. Co.	Ophir	3,402 00		3,402 00	659 25	2 55	228 26		42	2	133 00
Plummer Additional & Lefroy Tel. System	Bruce-Mines			3,450 00	125 00		102 97		50	1	66 50
Pontypool Tel., Lt. & Power Co.	Pontypool	970 00		970 00	189 00		189 00		31		
Porcupine Tel. Co.	Cobalt	30,000 00		34,589 07	10,249 36	1,969 04	9,224 38		200	8	7,365 79
Port Hope Tel. Co., Ltd.	Clarke	9,120 00		15,848 00	2,511 58		1,267 50		256	3	928 00
Port Arthur Mun. Tel. System	Port-Arthur		337,500 00	337,500 00	44,201 57	479 15	29,232 50	2,526		45	23,342 37
Port Rowan Rural Tel. Co.	Port-Rowan		500 00	1,550 00	731 55		676 61		152	1	420 00
Port Stanley Tel. Co.	Port-Stanley	610 00		700 00	210 00		175 00		45	1	60 00
Prescott Tel. Co., Ltd.	Routhier										
Princeton & Drumbo Tel. Co., Ltd.	Princeton	20,000 00		31,900 00	8,289 17		2,949 88		604	6	1,800 00
Progressive Agri. Tel. System	Sault-Ste-Marie			1,500 00	55 00		55 00		14	2	23 00
Port Hover Tel. Co.	Sonya			575 00	79 80	3 00	81 45		19	1	38 00
Queen's Line Tel. Asso.	Queen's-Line	700 00		700 00	141 30		141 30		19	2	25 00
Quinlan Tel. System	Stratford	6,000 00		6,000 00	1,550 00		700 00		101		
Rainy River Tel. Co.	Rainy-River	23,875 00		23,520 63	2,024 37	1,112 17	1,819 89		79	5	1,193 00
Rankin Tel. Co.	Pembroke	2,000 00		2,000 00	440 00		100 00		44	3	75 00
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd.	Ravenscliffe	2,350 00		2,263 53	570 32		368 23		45	2	134 22
Raymond Tel. Asso.	Raymond	1,750 00		1,106 49	54 50	9 90	54 50		15	1	5 00
Reid Private Line	Westmeath			1,000 00	50 00	50 00			2		
Richardson's Private Line	Nipissing			1,525 00		134 25			4		
Richards Landing Tel. Club	Richards-Landing			1,000 00	100 00		100 00		20		
Rideau View Tel. Asso.	Billings-Bridge										
Riverside Tel. Co.	Woodstock			217 80	60 20		60 20		8		
Riverdale Tel. Asso.	Napanee	450 00		450 00	132 00		98 65		11		
Rochester Mun. Tel. Asso.	Woodslee		10,040 00	12,132 40	945 68	115 00	1,000 00		285	4	1,000 00
Roch Fendue Tel. Co.	Beachburg			1,050 00	125 00		125 00		17		
Robison Tel. Co.	Silverwater	835 00		835 00	10 00		10 00		30		
Rockwood & Oustic Tel. Co.	Rockwood	2,800 00		4,100 00	1,039 12	19 63	487 22		73	2	121 54
Romney Tel. System	Wheatley	900 00		1,000 00	225 00	20 00	25 00		24	1	25 00
Rosedale Tel. Co.	Fenelon-Falls	800 00		800 00	36 60	23 10	33 35		19	1	7 00
Rose Mutual Tel. Co.	Rydal-Bank	1,200 00	2,000 00	1,460 00	130 00		115 00		13	2	60 00
Rox Tel. Co.	Cobden			750 00	125 00		125 00		17	1	20 00
Rosedale Rural Tel. Co.	Sydenham	1,080 00		1,100 45	110 95		80 86		21	1	11 00
Roxborough Ind. Tel. Co.	Sandringham	6,700 00	6,550 00	13,381 00	2,281 75		1,742 71		214	4	871 00
Russell Tel. System	Bailieboro			2,000 00	650 00	100 00	350 00		100	1	200 00
Russell Rural Tel. Co.	Navan	11,500 00		12,000 00	4,500 00		2,200 00		204	6	760 00
Rocktown Tel. Asso.	Shelburne	1,585 95		1,585 95	462 00		416 79		33	1	77 80
Salem Tel. Asso.	Bowmanville			300 00	10 00		10 00		5		
Salkeld-Andrews Tel. Co.	Goderich	115 00		115 00	20 00		20 00		6		
Sebright Tel. Asso.	Sebright			3,600 00	567 96	50 00	547 78		60	3	260 00
Sandwich South Mun. Tel. System	Maidstone		14,401 61	16,730 00	2,419 80	304 68	2,070 88		282	4	520 00
Sandwich West Tel. Asso.	Loiselleville	3 000 00	1,900 00	5,500 00	1,459 00		1,064 00		73	2	300 00
Saugeen Tel. Co.	Southampton			200 00	17 76	3 80			8		
Saugeen Tel. Asso.	Walkerton	300 00		300 00	27 00		27 00		6		

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Scarboro Tel. Co., Ltd.	West-Hill	8,250 00		40,000 00	4,767 37		4,455 63		460	3	1,700 00
Schomberg Tel. Co., Ltd.	Schomberg	22,225 00	5,000 00	38,562 00	4,920 00	283 00	2,282 00		300	4	1,150 00
Scotch Corners Tel. Asso.	Carleton-Place			700 00	18 00		10 00		15	1	10 00
Scotch Line & Micaville Tel. Asso.	Perth			1,800 00	550 00	141 95	525 00		54		
Second Line Drummond Tel. Asso.	Perth	1,100 00		1,100 00	150 00	8 50	15 30		22	1	10 00
Scratch & Palmer Tel. Co.	Kingsville	200 00		200 00	50 00		50 00		7		
Selby Tel. Co.	Newburgh	2,842 17		6,040 00	1,240 00	120 00	745 00		124	2	300 00
Shamrock & Renfrew Tel. Asso.	Renfrew	1,617 50		1,552 25	120 20	13 20	42 58		17	1	15 00
Section Tel. Asso.	Kingsville				117 00		117 00		13		
Shuniah Tel. Co.	Port-Arthur		14,000 00	14,971 42	2,600 00		969 72		99	2	742 50
Silcote Tel. Club	Annan	2,006 80		2,026 00	163 53	8 50	173 21		29	1	10 15
Shamrock Central Line	Cresswell			527 00	87 25		87 25		17		
Sidney Bell Tel. Asso.	Belleville	4,250 00		4,250 00	699 00	68 90	687 20		59	1	15 00
Sitzer Tel. Co.	Milton-West			200 00		15 00			9		
Slate River Local Mun. System	Slate-River-Valley	1,800 00	3,000 00	4,000 00	1,200 00	10 00	819 00		60	2	680 00
Snake River Tel. Asso.	Cobden	1,750 00		1,750 00	428 95	4 70	410 91		50	2	80 52
Sonya Tel. Co.	Cresswell			590 00	50 00		50 00		22	3	50 00
South Brant Tel. Co.	Walkerton	1,000 00		1,000 00	250 00	8 65	261 15		27	1	9 00
South Bruce Tel. Co., Ltd.	Teeswater	13,995 00	12,000 00	21,890 49	4,573 28	98 65	2,437 78		464	3	1,581 91
South Colchester Tel. Asso.	Harrow	356 00		356 00	70 00	15 35	69 09		11		
South Crosby Tel. Co.	Elgin	10,106 00		16,300 74	4,378 63	167 15	1,774 87		377	4	1,517 94
South Diagonal Tel. Co.	Owen-Sound	1,660 00		2,962 00	1,354 00	2 50	350 00		62	2	52 00
Southwald & Dunwich Tel. Co., Ltd.	Shedden	3,840 00		4,680 00	2,193 48	88 00	1,400 00		260	4	650 00
South Elmsley Tel. Co., Ltd.	Lombardy	3,480 00	3,250 00	4,100 00	696 00	39 10	461 70		58		
South Elderslie Tel. Asso.	Chesley			1,665 00	148 00		56 52		37	1	20 05
South Gosfield Tel. Co.	Kingsville			5,157 26	1,890 00		1,510 00		144		
South Leeds & Pittsburg Tel. Co.	Gananoque	12,180 00	4,000 00	5,250 00	3,000 00	50 00	2,418 13		223	2	738 00
South Malahide Tel. Co., Ltd.	Aylmer-West	9,376 00		9,376 00	4,241 61		3,494 00		740	5	3,075 00
South Sissons Private Line	Bethany										
South McNaughton Tel. Asso.	Renfrew	500 00		700 00	75 00		75 00		13		
Sparta Tel. Co.	Sparta	4,968 00		5,365 00	2,180 20		2,143 29		160	4	720 50
South Plantagenet Tel. Co., Ltd.	Riceville	3,200 00	3,100 00	6,407 25	1,680 00	355 26	800 00		112	2	250 00
Spey River Tel. Asso.	Owen-Sound			300 00	54 00		54 00		9		
Springbank Tel. Co., Ltd.	Fordwich	2,070 00		3,120 00	1,015 00	52 27	780 00		112	2	137 00
Spring Creek Tel. Co.	Sauble-Falls			389 23	29 00		13 15		20	1	8 00
Spring Creek Tel. Asso.	Woodstock			230 00	66 75		66 69		8		
Sprague Tel. Co.	Mountain-View			20,000 00	4,500 00	400 00	3,000 00		435	6	1,700 00
Stormont Tel. Co.	Aultsville	1,400 00		2,200 00	408 39		348 39		36	2	68 00

St. Johns Tel. System	London			8,000 00	2,250 00		1,578 00		223	4	1,350 00
St. Marys, Medina & Kirkton Tel. Co.	Kirkton	38,259 00		51,504 52	8,922 96	198 91	5,496 00		990	11	4,496 00
Stratton Tel. Co	Stratton			1,756 25	368 20		279 00		39	3	279 00
Stroud Tel. Co., Ltd	Craigvale	7,500 00		10,600 00	2,613 65	200 00	2,465 44		185	7	700 00
St. Vincent Twp. Mun. Tel. System	Meaford		18,844 98	25,285 34	18,611 31	221 29	1,685 56		400	2	200 00
Swale Private Line	Wiarton			650 00	120 00	20 00	90 00		9		
Sullivan & Bentick Tel. Co	Chesley	2,300 00		639 60	52 00		52 00		13	1	52 00
Sullivan & Elderslie Tel. Co	Chesley			650 00	48 00		48 00		13		
Sunderland Tel. Co., Ltd	Sunderland	4,000 00		4,600 00	1,058 12	99 00	581 00		166	4	504 50
Sunny Valley Tel. Co	Chatsworth			200 00					9		
Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co., Ltd	Newmarket	2,340 00	5,000 00	4,300 00	890 00		500 00		120	1	15 00
Tara-Keady Tel. Co	Tara	957 00		957 00	180 80		157 81		22	1	20 00
Tarbutt Mun. Tel. System	MacLennan		2,750 00	2,750 00	130 00	75 00	130 00		65	2	140 00
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault-Ste-Marie	5,000 00		1,100 00	400 00		175 00		26	1	32 00
Tay Mun. Tel. System	Victoria-Harbour	4,432 18	9,500 00	9,926 64	850 00	251 50	850 00		181	4	850 25
Temiskaming & N. Ontario Ry. Com	Toronto		96,708 50	96,708 50	1,914 92	18,893 20	14,903 68		103	12	4,817 50
Temiskaming Tel. Co	New-Liskeard	50,124 00	15,000 00	118,116 37	26,574 85	12,033 28	23,451 59		1,329	29	16,153 31
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	8,970 00		31,179 55	6,032 74	780 75	3,267 15		461	6	2,618 35
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co	Thedford	10,000 00	1,700 00	13,865 85	4,958 81	87 89	2,656 58		264	4	1,315 70
Thompson Private Line	Elm-Tree			300 00					3		
Thompson Rural Tel. Co	Hawkesville										
Tilbury West Mun. Tel. System	Comber		32,250 00	35,367 78	5,854 19	503 79	3,117 78		530	4	1,636 00
Townline, Brant & Elderslie Tel. Co	Chesley										
Townline & Seventh Line Tel. Co	Beachburg			450 00	45 50		45 50		9	1	9 00
Tuckersmith Mun. Tel. System	Seaforth		42,713 00	42,713 00	10,016 35	349 50	4,812 81		688	2	1,620 00
Tye & Barr Tel. System	Milverton			12,174 00	1,801 95	171 72	2,373 17		189	3	877 95
Uhthoff Tel. Asso	Orillia	3,900 00		4,300 00	771 73		642 52		67	3	65 00
Udney Tel. Co., Ltd	Udney	3,500 00		3,500 00	240 00		240 00		50	1	15 00
Ungers Tel. Line	St-Williams			125 00	22 00		22 00		11		
Union Rural Tel. Asso	Cobden	900 00		900 00	170 00		170 00		22	1	12 00
Union Tel. Club	Owen-Sound	570 00		570 00	109 72	1 60	114 05		18		
Union Tel. Co., Ltd	Drayton	7,535 00		17,200 00	4,710 00	184 18	2,576 00		316	2	1,284 00
United Tel. Co., Ltd	Denfield	35,000 00		38,416 40	6,724 81	583 77	3,946 80		550	5	2,885 85
Urban & Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	16,000 00		20,884 14	7,183 68	168 55	3,276 01		356	8	2,475 72
Uptergrove Tel. Asso	Uptergrove			728 00	106 60		106 60		13		
Valentia Central Line	Valentia	1,100 00		1,675 00	415 98		195 64		55	1	15 00
Violet Hill Tel. Asso	Camilla			660 00	85 00	13 80	85 00		14	2	15 00
Village Tel. Line	Little-Britain			450 00	50 00		50 00		15	2	30 00
Verner Tel. Co	Verner			300 00	120 00		30 00		16		
Vespra Mun. Tel. System	Barrie		8,750 00	9,500 00	2,350 00		900 00		154	1	120 00
Wallacetown & Lake Shore Tel. Asso., Ltd	Wallacetown	3,310 00		3,310 00	2,639 26		2,631 73		200	3	866 60
Walsingham Centre & Port Rowan Tel. Co	Port-Rowan			800 00	52 00		52 00		26	2	50 00
Waterloo Mun. Tel. System	Preston		18,360 00	21,040 56	1,759 78		1,618 42		322	6	1,200 00
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	48,325 00	13,800 00	80,947 36	13,989 72	667 29	6,591 23		1,055	13	5,460 00
West Garafraxa Tel. Co., Ltd	Belwood	2,043 80		3,426 73	600 83		518 78		65	2	251 95

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nbre.	Employés et rémunération. Montant.
Ontario—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Westmeath Tel. Asso. No. 1	Beachburg	1,650 00		1,650 00	140 00	6 50	140 00		34	1	21 00
Westmeath & Beachburg Tel. Asso.	Beachburg			2,375 65	157 65	20 65	277 65		47	1	20 00
Westmeath & Seventh Line Tel. Co.	Beachburg			800 00	100 00		100 00		15	1	10 00
West Williams Tel. Asso.	Strathroy	6,523 00	784 00	7,100 00	1,184 00	19 95	1,084 68		130	4	655 60
Westport Tel. Co.	Westport	6,148 75		16,593 45	3,355 28	228 10	2,076 20	88	180	4	1,726 20
Wheatley Tel. Co., Ltd.	Wheatley	13,933 50		17,941 25	3,400 23	11 35	2,516 99		330	6	1,696 00
Widdifield Mun. Tel. System	North-Bay		3,600 00	3,476 29	232 07		232 07		39	1	35 00
Wiarton & Lake Charles Tel. Co.	North-Keppel	3,000 00		3,000 00	250 00	40 00	200 00		48	1	75 00
Wightman Tel. Co.	Clifford			14,000 00	2,700 00	50 00	1,700 00		255	4	1,700 00
Windham Tel. Co.	Delhi	1,500 00		1,600 00	325 00	4 00	175 00		23		
Wilson Private Line	Milton			150 00	40 00	36 00	40 00		6		
Woodbridge & Vaughan Tel. Co.	Maple	10,000 00		32,655 04	9,128 12	674 44	7,638 31		582	10	3,479 92
Woodford Tel. Club	Woodford			2,050 00	210 00		210 00		28	1	20 00
Woodville Glen Tel. Co.	Woodville			851 32	99 00	35 00	93 80		19	2	15 50
Wolford Tel. Co., Ltd.	Easton's-Corners	3,150 00		3,500 00	800 00	40 00	350 00		72	3	225 00
Wolftown Tel. Asso.	Cobden			925 00	243 70		240 00		18	1	27 25
Wroxeter Tel. Co., Ltd.	Wroxeter	16,998 00		14,600 00	3,247 75	87 85	1,509 87		307	2	1,065 95
Yarker Rural Tel. Co.	Moscow	2,400 00		2,400 00	120 00		120 00		60	2	90 00
Yarmouth Tel. Co., Ltd.	New-Serum	2,460 00		2,867 06	1,132 73		1,077 29		82	4	370 00
Zion Central Line	Little-Britain										
Zion Tel. Asso.	Cobden	735 00		575 00	126 00		118 00		18		
Zorra Tel. Asso.	Embro	3,620 00	1,000 00	6,900 00	2,079 12		1,559 32		139	2	570 22
Totaux		2,089,924 55	2,012,698 44	5,503,712 17	956,671 17	85,758 19	681,725 92	136,650	112,330	6,626	3,237,714 23

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
"A" Line Telephone Co.	Richards-Landing						15·00				
Aberdeen—Plummer Centre Tel. Co.	Plummer						41·50				
Admaston Tel. Asso.	Admaston-Station						28·00				
Addison Tel. System	Addison						101·00				
Aldboro Farmers Tel. Asso.	Rodney						185·00				
Alba Tel. Asso.	Pembroke						175·00				
Albertville Tel. Co.	Kingville										
Allenford Tel. Co.	Allenford						80·00				
Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co.	Sault-Ste-Marie						195·60	604·50			
Algoma Eastern Ry. Co	Sault-Ste-Marie							170·88			2·40
Ahmic Tel. Co. Ltd	Ahmic-Harbour						199·00				
Alice Tel. Co.	Pembroke						20·00				
Alnwick, Tel. Co. Ltd	Roseneath	1·00					44·00				
Amable Tel. System	Hepworth						20·00				
Amaranth Tel. Asso.	Grand-Valley						35·00				
Ansonia & Thessalon Tel. Co.	Little-Rapids						47·00	1·00			
Apsley Tel. Co. Ltd	Apsley						42·00				
Ardtrea Tel. Asso.	Orillia						61·00				
Armstrong Tel. Co.	Earlton						8·00				
Arran No. 1 Tel. Co.	Tara						68·00				
Ashgrove Tel. System	Georgetown						3·00				
Ayr Tel. Co., Ltd	Ayr						168·00				
*Bell Tel. Co. Ltd	Montreal			121,283·00	272,615·00	535·00	119,738·00				
"B" Tel. Co.	Richards-Landing						3·00				
Back Line Tel. Co.	Melancthon						11·00				
Balaclava Tel. Club	Balaclava						43·00				
Balderson Tel. Asso.	Balderson						35·00				
Balsam Hill Tel. Asso.	Renfrew						15·00				
Balsam Grove Tel. Co.	Cameron										
Barrie-Angus Tel. Line	Angus						57·00				
Barrie Island Mutual Tel. Co.	Barrie-Island						24·00				
Barrett Tel. Asso.	Port-Rowan						5·00				
Barton & Binbrook Tel. Co. Ltd	Hamilton						262·00				
Beaver Tel. Co.	Woodville										

*Ces chiffres ne concernent qu'Ontario seulement.

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaines. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaines. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurales. Galvanisé. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Aérien.	Rurales. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurales. Fil de cuivre. Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Beaver Valley Mun. Tel. System	Thornbury						400·00		75·00		
Beaver Tel. Co.	Woodville						5·00				
Beaver Mills Rel. Line	Cannington						2·50				
Beatty Tel. System	Garden-Hill						75·00				
Beatrice Tel. Asso.	Beatrice										
Beckwith & Montague Tel. Co.	Franktown						27·00				
Beeton Tel. Co. Ltd	Beeton						800·00				
Belmont Co-op. Tel. Asso	Belmont						181·00				
Berwith Private Line	Grand-Valley						27·50				
Bethany Union Tel. Co.	Bethany						115·00				
Bethesda Mutual Tel. Co.	Bowmanville						6·00				
Bethesda & Stouffville Tel. Co., Ltd.	Stouffville	100·00		100·00			280·00		50·00		
Bethel Rural Tel. Asso.	Dundalk						7·50				
Billings Mutual Tel. Co.	Kagawong						22·00				
Blanchard Private Line	Cannington						10·00				
Blenheim & South Kent Tel. Co. Ltd.	Blenheim	40·00	42·00				608·00				
Blind Line Tel. Co.	Woodford						7·00				
Blyth Mun. Tel. System	Blyth	7·00	1·00	117·00			597·00	9·00			
Bobcaygeon Tel Co.	Bobcaygeon						40·00				
Bolton Tel. Co., Ltd.	Bolton			90·00			700·00				
Bond Corners Tel. System	Woodstock						2·50				
Bond Tel. Co.	Chesley						13·50				
Bonsfield Private Line	Milton						1·50				
Bowesville Mutual Tel. Asso.	Bowesville						15·00				
Bowman Tel. System	Elmwood						82·00				
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge						254·00	46·00			
Bradden Tel. Asso.	Latta						400·00	42·00			
Brigham Tel. Line	Hanover						100·00				
Brighton Mun. Tel. System	Brighton						250·00				
Bromley Tel. Asso.	Douglas						26·00				
Bromley Line Tel. Asso.	Cobden						36·00				
Brookdale Tel. Co.	Napanee						16·00				
Brooke Mun. Tel. System	Inwood	7·00		3·00			803·00				
Brougham & Gratton Tel. Co. Ltd.	Hyndford						18·00				
Bruce Mun. Tel. System	Tiverton		212·00	310·00			573·00	22·00			

Brussels, Morris & Gery Mun. Tel. System	Brussels	57·00		2·00			430·00				
Brussels Village Mun. Tel. Corp.	Brussels										
Burgessville Tel. Co. of Ont. Ltd	Woodstock						600·00				
Burnt River Tel. Co. Ltd	Burnt-River						180·00				
Byron Tel. Co., Ltd	Delaware						524·00				
"C" Tel. Line	Sea-Gull										
Calabogie & Renfrew Tel. Asso.	Ashdad	50·00					60·00				
Cambray Tel. Union	Cambray						12·50				
Camden Indep. Tel. Co.	Newburg						140·00				
Caradoc —Ekfrid Tel. Co., Ltd	Melbourne	4·50		·25			565·00				
Cameron Tel. Union	Cameron						57·00				
Canadian Machine Tel. Co., Ltd	Toronto	25·00	38·00	1,427·00	2,000·00		325·00	370·00	291·00		
Cannon Tel. Line	Sharbot-Lake						30·00				
Carlsruhe Tel. Co.	Carlsruhe						9·00				
Carholme & Walsingham Tel. Co.	Silver-Hill						6·00				
Central Dufferin Tel. Co. Ltd	Shelburne						27·00				
Central Tel. Line	Richards-Landing						15·00				
Centre Road Tell. Club	Annan						52·50				
Centre Thorah Tel. Asso.	Beaverton						17·00				
Chamberlain Private Line	Wheatley						218·00				
Champlain Point Tel. System	Orillia						1·00				
Chatsworth Rural Tel. Co.	Chatsworth						118·00				
Chelmsford Tel. Co.	Chelmsford	26·00		3·00			52·00				
Chinquacousy Local Tel. Co.	Cheltenham						200·00				
Chippawa Hill Tel. Club	Southampton						26·50				
Cochrane Tel. Co.	Cobalt			112·00			36·00				
Coe Hill Rural Tel. Co	Coe-Hull	40·00					50·00				
Colborne Mun. Tel. Co.	Goderich						150·00				
Colchester North Tel. System	Essex						237·00				
Coldstream Tel System	Coldstream	6·00	18·00				116·00				
Conn Tel. Co., Ltd	Conn						145·00				
Consolidated Tel. Co.	Caledon						360·00				
Cordova Mines Tel. Co.	Cordova-Mines						6·00				
Couslon-Jarratt Tel. Asso.	Jarratt						90·00				
Cramahe Mun. Tel. System	Colborne						125·00				
Crediton Rural Tel. System	Crediton						110·00				
Crews Tel. Line	Trenton						7·50				
Crown Hill Tel. Asso.	Barrie										
Dawn Mun. Tel. System	Dresden						380·00				
Delphi Tel. Asso.	Camperdown						5·00				
Derby Tel. Asso.	Owen-Sound						88·00				
Dereham Tel. Co., Ltd	Brownsville						240·00		1·00		
Desboro Teo. System	Desboro						60·00				
Dingwall Tel. Asso.	Woodstock						6·50				
Doane Tel. Co.	Newmarket						8·00				
Dora Bay Tel. Co.	Golden-Lake						21·00				
Dover Mun. Tel. System	Bear-Line						306·00		150·00		
Dresden Tel. Co.	Dresden						480·00				
Drummond & Elmsley Tel. Asso.	Perth						17·00				
Drummond Centre Tel. Asso.	Perth						122·00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Dryden Mun. Tel. Co.	Dryden										
Dunville Consolidated Tel. Co., Ltd.	Dunville			269·00			532·00				
Dunsford Tel. Light & Power Asso.	Dunsford						110·00				
Dunwich & Dutton Tel. Asso. ,Ltd.	Dutton	20·00					165·00				
Durham Union Tel. Co.	Orono										
East Darlington Tel. Asso.	Bowmanville						3·00				
East Grey Tel. Co.	Markdale						40·00				
East Luther Tel. Co.	Grand-Valley	7·00					68·00				
East Middlesex Tel. Co., Ltd.	Thorndale	8·00		31·00			124·00				
East Woodville Tel. Asso.	Woodville						8·25				
Eden Tel. Co.	Woodville						18·00				
Edenvale Tel. Co.	Edenvale						6·00				
Edgar Tel. Line	Laurel						160·00				
Elderslie-Salem Tel. Asso.	Dobbinton						22·00				
Eldon Union Tel. Asso.	Beaverton						33·00				
Elgin-Chaffey's Lock Tel. Co.	Chaffeys-Lock						13·00				
Elizabeth Bay Mutual Tel. Co.	Elizabeth-Bay						9·00				
Ellis Rural Tel. Co.	Cannington						4·50				
Emo Mun. Tel. Co.	Emo		9·00	7·50			226·00	12·00			
Enterprise Tel. Asso.	Steelton						2·50				
Enterprise Tel. Co.	Enterprise	1·00					6·00				
Erie Tel. Co., Ltd.	Selkirk	75·00		172·00			931·00				
Ernst Private Line	New-Hamburg						280·00				
Emphrasia Mun. Tel. System	Markdale						82·00				
Everett Tel. Co.	Everett						40·00				
Evergreen Tel. Co.	Dougals						9·00				
Falkirk Tel. Co.	Denfield	15·00					150·00				
Fall River Tel. Asso.	Maberly						16·00				
Fairview Tel. Asso.	Woodstock						4·50				
Fairview Tel. Co.	Antem-Mills						8·00				
Farmers Union Tel. Co.	Richards-Landing						12·00				
Fenelon Rural Tel. Asso.	Cameron						8·50				
Fenelon Falls Tel. Co.	Fenelon-Falls										
Fenella Tel. Co., Ltd.	Fenella						35·00				
Fifth Line Tel. Club	Bognor						26,00				

Fingal Tel. Co., Ltd	Fingal						180·00				
Fingerboard Tel. Co	Sonya						9·00				
Floss Mun. Tel. System	Elmvale						301·00		94·00		
Fordwich Tel. Co	Fordwich						124·00				
Forest Home Tel. Co	Orillia						13·00				
Fort Frances Tel. Co	Fort-Frances		151·50	241·00			19·00				
Fort William Tel. Co., Corp. of	Fort-William	518·30	10 595·48	9·17	37·50	1·00	90·50				
Fourth Line Tel. Asso	Perth						2·25				
Fourth Line Tel. Asso	Cobden						6·00				
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley						4·50				
Frazier Tel. Asso	Woodstock						3·25				
Fretts & Brisco Co-op. Tel. Co	Napanee						40·00				
Gawas & Shore Road Tel. Line	Gawas-Bay						13·00				
Germanicus Tel. Asso	Germanicus						17·00				
Gillies Hill Tel. Asso	Chesley						6·00				
Gillies Private Line	Tobermory						175·00				
Glaister Tel. System	Wellesley						260·00		17·00		
Glandine Central Line	Little-Britain						14·00				
Glasgow Tel. System	Cannamore		20·00	3·00			600·00	8·00			
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound						10·00				
Glen Tel. Asso	Bethany										
Glengarry Co-op. Tel. Asso	Alexandria						200·00				
Gloucester Twp. Tel. Asso	Carlsbad-Springs						9·00				
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	Dungannon						880·00		20·00		
Goderich Twp. Mun. Tel. System	Clinton						244·00				
Goodwood Tel. Co., Ltd	Carleton-Place										
Gordon Tel. Co	Foxey						15·00				
Gore Mutual Tel. Asso	Harrow						1·50				
Gosfield North Mun. Tel. System	Cottam						130·00			·50	
Goulais Bay Tel. Club	Goulais-River						54·00				
Green Hill Tel. Co	Markdale						4·00				
Greenwood Tel. Club	Sault-Ste-Marie						3·50				
Grunwall Tel. Line	Huntsville						9·50				
Guest Private Line	Douglas						3·00				
Haldimand Mun. Tel. System	Grafton						74·00		11·00		
Haldimand Rural Tel. Co	Grafton						114·00				
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby						380·00				
Haley's Station Tel. Asso	Cobden						10·00				
Hamilton Tel. Line	Bethany										
Hamilton Rural Tel. Co	Gold-Springs						200·00				
Hartley Tel. Co	Hartley						24·00				
Harvey Mun. Tel. System	Peterboro						30·00				
Harrietsville Tel. Asso. Ltd	Harrietsville						436·00				
Harwood Rural Tel. Co	Harwood						8·00				
Hawley Tel. Asso	Bath						14·00				
Hawthorn Hill Tel. Co., Ltd	Palmerston						212 00				
Hay Twp. Mun. Tel. System	Zurich						165·00	5·00			
Hazeldean Tel. Co., Ltd	Hazeldean						85·00				
Henderson & Milling Tel. Line	Napanee						46·00				
Hendersons Private Line	Cannington						17·00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Heric Tel. Line	St-Clements						19·00				
Herrington Tel. Co	Napanee						14·00				
Highland Tel. Co., Ltd	Ruskview						74·00				
Highland Tel. Co	New-Liskeard						61·00				
Hinton & Jocelyn Tel. Co	Carterton						8·00				
Hoath Head & Grey Tel. Co	Owen-Sound						20·00				
Hollow Glen Tel. Co	Breckenridge										
Hopetown Tel. Asso	Lanark						160·00				
Hoover Tel. Co	Nanticoke						9·00				
Horton & McNab Tel. Co., Ltd	Braeside						96·00				·50
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd	Fairground						130·00				
Houghton, Bayham & Tillsonburg Tel. Asso	Kinglake						85·00				
Houghton & S. Walsingham Tel. Co	Clear-Creek						30·00				
Huron & Kinlose Mun. Tel. System	Ripley						872·00		35·00		
Hyndman's Private Line	Exeter						20·00				
Huntsville & Portage Tel. Co	Huntsville						55·00				10·00
Huntsville & Lake of Bays Tel. Co	Port-Cannington						114·00				
Indian River Tel. Co	Pembroke						10·00				
Ingersoll Tel. Co., Ltd	Ingersoll	233·00	2·00	312·00	57·00		2,760·00				
Ingleside Tel. Asso	Woodstock						8·50				
Innerkip Rural Tel. Co	Innerkip.						500·00				
Innisfail Tel. Asso	Lefroy						78·00				
Islay Tel. Co	Woodville						21·00				
Ivy-Thorton Tel. Co., Ltd	Ivy						59·00				
Jackson Tel. Co., Ltd	Owen-Sound						95·00				
Johnson & Brandon Tel. Co	Cannington	·50					4·50				
Johnstone Private Line	Barrie										
Johnston (Dr.) Private Line	Jannetsville						30·00				
Johnson Mun. Tel. System	Port-Lock						30·00				
Kalader & Northern Tel. Co	Northbrook						32·00				
Kemble-Sarawak Tel. Co., Ltd	Kemble						100·00				
Kenora, Town, of, Tel. System	Kenora	715·00		350·00							
Kerr Line Tel. Asso	Forresters-Falls						8·00				
Keward Rural Tel. Co	Chatsworth						11·00				

King Tel. Co., Ltd.	King	13·00		25·00			187·00				
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Grafton	2·00					9·00				
Kitley Rural Tel. Co. Ltd.	New Bliss						247·50				
Korah Central Tel. Co.	Sault-Ste-Marie-Ouest						12·00				
Koshee-Sparrow-Lake Tel. Line	Sparrow-Lake						9·00				
La Passe Tel. Asso.	La-Passe						9·00				
La Cloche Tel. Club	Masssey						10·00				
Lake of Bays & Haliburton Tel. Co., Ltd.	Baysville						95·00				
Lake Shore Mutual Tel. System	Kincardine		2·00				36·00				
Lake Simcoe Rural Tel. Co.	Beaverton						14·50				
Laird Mun. Tel. Asso.	Bar-River						90·00				
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	11·00					151·00				
Lambeth Tel. Co., Ltd.	Lambeth						14·00				
Lanark & Carleton Counties Tel. Co., Lt.	Almonte						433·00				
Lanark & Ramsay Tel. Asso.	Carleton-Place						60·00				
Lansdowne Tel. Co., Ltd.	Lansdowne						400·00		6·00		
Lavant-Dalhousie Tel. Asso.	Poland						110·00				
La Vallée Mun. Tel. Co.	Devlin						193·00		6·00		
Lee Valley Tel. Co.	Lee-Valley						20·00				
Leeds & Frontenac Tel. Co., Ltd.	Seeley's-Bay						430·00				
Leeds & Grenville Indep. Tel. Co., Ltd.	North-Augusta	10·00	25·00				514·00				
Leith & Annan Tel. Club	Leith						50·00				
Lennox Tel. Co., Ltd.	Napanee						135·00				
Lighting Tel. Asso.	Gratton						16·00				
Little Britain Tel. Union	Little-Britain										
Long Lake Rural Tel. Co.	Long-Lake						157·00				
Lucknow & Kinloss Tel. Asso.	Holyrood						11·00				
Lyons Private Line	Markdale						36·00				
Lyndhurst Rural Tel. Co.	Lyndhurst						79·00				
Lyndock Carhome & Walsingham Tel. Co.	Lyndock						6·00				
Madawaska Tel. Co.	Burnstown						27·00				
Maidstone Mun. Tel. System	Essex						175·00				
Malahide & Bayham Tel. Asso.	Staffordville						170·00				
Mallorytown Indep. Tel. Co.	Mallorytown						300·00		2·75	1·25	
Manitoulin & N. Shore Teleg. & Tel. Co.	Little-Current	1·00					162·00				3·50
Manitoulin Island Rural Tel. Co.	Mindemoya						181·00				
Manilla Northern Tel. Co.	Oakwood						40·00				
Manse Grove Tel. Co.	Lorneville						20·00				
Maple Grove Tel. Co.	Shallow-Lake						13·50				
Maple Leaf Tel. Co.	Oakwood						10·00				
Maple Shade Tel. Co.	Woodstock						5·50				
Maple Leaf Line	Little-Britain						4·00				
Mariposa Tel. Union	Oakwood						120·00				
Marmion Tel. Co.	Marmion						10·00				
Martintown Tel. Co.	Martintown	1·00					82·00				
Marysburgh Tel. Co.	Milford						125·00				
Massey Station Tel. Co., Ltd.	Spanish-Mills						16·00				·50
Meath Tel. Asso.	Cobden						42·00				
Medonte Mun. Tel. System	Moonstone	2·00					496·00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Melancthon Tel. Asso.	Corbetton						56·00				
Metcalfe Tel. Co., Ltd.	Metcalfe						210·00				
Millard Tel. Line	Coldwater						20·00				
Mills Tel. Co.	Thamesford						60·00				
Mink Lake Tel. Co.	Eganville						17·00				
Minesing Tel. Asso.	Minesing						32·50				
Minto Rural Tel. Co., Ltd.	Harriston						171·00	3·00			
Mississippi	Lanark						98·00				
Molesworth Indep. Tel. Co., Ltd.	Listowell						45·00				
Monk Rural Tel. Co., Ltd.	Carp						905·00		17·00		
Monteith-Dempsey Tel. Co.	Stratford						74·00	2·00			
Mono Mills Tel. Asso.	Mono-Mills						100·00				
Mooreburg-Desboro Tel. Asso.	Desboro						10·00				
Moore Mun. Tell System	Brigden	10·00		8·50		0·75	662·00				
Moore Private Line	Brooklin						20·00				
Montrose Central Line	Little-Britain										
Mornington & Wellesley Tel. Asso. Ltd.	Millbank						164·00				
Mount Albert Tel. Co., Ltd.	Mount-Albert						450·00				
Mount Granite Tel. Club	Sault-Ste-Marie						6·00				
Mount Forest, Wellington & Grey Tel. Co., Ltd	Mount-Forest						125·50				
Moscow Mutual Tel. Asso.	Moscow						55·00				
Murray-Brighton Tel. Co.	Wooler						350·00		1·00		
Muskoka Independent Tel. System	Martin-Siding						81·00				
Muskoka, Victoria & Haliburton Tel. Co.	Uffington						23·00				
Muskoka River Tel. Co.	Alport						4·00				
Muskrat Tel. Asso.	Cobden						8·00				
Mutual Tel. Asso.	Orillia						1·00				
MacDonald Rural Tel. Co.	Sylvan-Valley						30·00				
McDonald Tel. Co.	Trenton						6·75				
McEachren Rural System	Linwood										
McHardy Private Line	Merlin						13·50				
McKillop Logan & Hibbert Tel. Co.	Staffa	5·00					260·00				
McKillop Tel. System	Seaforth			1·25			250·00				
McNab Tel. Co., Ltd.	Arnprior						120·00				

Nelson Tel. Co. Ltd.	Milton						255·00				
New California Tel. Co.	Kingsville						40·00				
New Dundee Tel. Co., Ltd.	New-Dundee						249·00				
New Glasgow Tel. Co.	Rodney						252·00				
Niagara District Tel. Co., Ltd.	Jordan-Station	3·00		0·50			325·00				
Ninth Line of Cavan Tel. Co.	Bethany										
Nipissing Tel. Line	Nipissing										
Missouri Tel. Co., Ltd.	Thamesford						148 00				
Noble Tel. Line	Sutton-West	·50					5·50				
Noisy River Tel. Co.	Glencairn						718·00				
Norfolk County Tel. Co., Ltd.	Waterford	50·00		169·00			1,526·00	223·00			
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso.	Tilsonburg						145·00				
Norland Indep. Tel. Co.	Coboconk										
North Bonnechere Tel. Asso.	Renfrew						8·00				
North Brant Tel. Co.	Elmwood						16·00				
North River Mun. Tel. System	Lovering						19·75				
Northcot Farmers Tel. Co.	Northcot						14·00				
North East Clark Tel. Line	Orono						14·00				
North Easthope Mun. Tel. System	Shakespeare						572·00		50·00		
North Elderlie Tel. Asso.	Dobbinton						44·00				
Northern Mutual Tel. Co.	Marmora						10·00				
Northern Tel. Co.	Korah						14·00				
North Horton Tel. Co.	Renfrew						33·50				
North Huron Tel. Co., Ltd.	Wingham						269·00	0·50			
North Mutual Tel. Line of Cavan	Bethany										
North Renfrew Tel. Co.	Beachburg	21·00		0·50			13·00				
North Wellington Tel. Co., Ltd.	Arthur						85·00				
Oak Flats & Verona Tel. Co.	Verona						8·00				
Oldfields Tel. Line	Dundalk						3·50				
Oliver Mun. Tel. Co.	Murillo						150·00				
Omemee Tel. Co.	Omemee						56·00				
Oro Tel. Co., Ltd.	Oro-Station						99·50				
Orr Stienhoff Tel. Asso.	Chesley						13·00				
Osceola Tel. Asso.	Osceola						16·00				
Osprey Mun. Tel. System	Feversham						41·00				
Otonabee Mun. Tel. System	Keene						252·00	8·00	8·00		
Ottawa Hunt Club Tel. Asso.	Billings-Bridge										
Ottawa Valley Tel. Co.	Kars						38·00				
Orono Tel. Co., Ltd.	Orono						300·00	1·00	4·00		
Palace Road Mutual Tel. Asso.	Napanee						34·00				
Palestine Tel. Co.	Woodville						12·00				
Park Head Tel. Co.	Park-Head						16·00				
Parkhill Tel. Asso.	Parkhill						89·25				
Pastime Tel. Co.	Cobden						11·00				
Passmore-Fowler Tel. Co.	North-Bay						2 50				
Paul & Eckert Tell. System	Seabringville						377·50		18·50		
Peabody Tel. Co.	Chesley						18·00				
Peerless Tel. Co.	Little-Britain						3·00				
Peerless Tel. Asso.	Woodstock						2·00				
Pefferlaw Private Tel. Co.	Pefferlaw						60·00	2 00			

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Pelee Is. Mun. Tel. System	Pelee-Island						101·00				
Penhurst Tel. Asso	Woodstock						3·00				
Peoples Mutual Tel. Co., Ltd	Picton						126·00	22·00			
Peoples Tel. Co. of Forest Ltd	Forest						435·00				
Peoples Tel. & Teleg. Co., Ltd	Maynooth	20·00		4·75			365·00				
Percy Mun. Tel. System	Warkworth						125·00				
Perth & Christies Lake Tel. Asso	Perth						60·00				
Perry Tel. System	Napanee										
Pine Grove Tel. Asso	Orillia						2·00				
Pioneer Tel. Co., Ltd	Thornloe						112·00				
Pioneer Tel. Asso	Woodstock						12·00				
Pleasant View Tel. Asso	Owen-Sound						8·00				
Plum Hollow & Eloida Tel. Co	Athens						40·00				
Plummer Aberdeen & Galbraith Tel. Co	Ophir						39·00				
Plummer Additional & Lefroy Mun. Tel. System	Bruce-Mines						32·00				
Pontypool Tel. Lt. & Power Co	Pontypool						10·00				
Porcupine Tel. Co	Cobalt	39·00					87·00	18·00	115·00		
Port Hope Tel. Co., Ltd	Clarke						343·00				
Port Arthur Mun. Tel. System	Port-Arthur	260·00	50·00	4,200·00	3,200·00						
Port Rowan Rural Tel. Co	Port-Rowan	6·00					32·00				
Port Stanley Tel. Co	Port-Stanley										
Prescott Tel. Co., Ltd	Routhier										
Princeton & Drumbo Tel. Co., Ltd	Princeton						406·00	10·00	100·00		
Progressive Agri. Tel. System	Sault Ste-Marie						14·00				
Port Hoover Tel. Co	Sonya						8·50				
Queens Line Tel. Asso	Queens-Line						9·00				
Quinlan Tel. System	Stratford						50·00				
Rainy River Tel. Co	Rainy-River	171·00		1·00							
Rankin Tel. Co	Pembroke						18·00				
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd	Ravenscliffe						43·00				
Raymond Tel. Asso	Raymond						20·00				·25
Reid Private Line	Westmeath						10·00				
Richardson's Private Line	Nipissing						20·00				
Richards Landing Tel. Club	Richards-Landing						6·00				

Rideau View Tel. Asso	Billing's-Bridge										
Riverside Tel. Co	Woodstock						9·25				
Riverdale Tel. Asso	Napanee						4·00				
Rochester Mun. Tel. Co	Woodslee						100·00				
Roch Fendue Tel. Co	Beachburg						8·00				
Robison Tel. Co	Silverwater						14·00				
Rockwood & Oustic Tel. Co	Rockwood						39·00				
Romney Tel. System	Wheatley						24·00				
Rosedale Tel. Co	Fenelon-Falls						15·00				
Rose Mutual Tel. Co	Rydal-Bank						16·00				
Rox Tel. Co	Cobden						9·00				
Rosedale Rural Tel. Co	Sydenham						6·50				
Roxborough Ind. Tel. Co	Sandringham		10·00				70·00				
Russell Tel. System	Baliebow						60·00				
Russell Rural Tel. Co	Navan						90·00				
Rockton Tel. Asso	Shelburne						41·00				
Salem Tel. Asso	Bowmanville						7·00				
Salkeld-Andrews Tel. Co	Goderich	1·00					1·50				
Sebright Tel. Asso	Sebright	12·00					30·00				
Sandwich South Mun. Tel. System	Maidstone						150·00		12·00		
Sandwich West Tel. Asso	Loiselleville						127·00				
Saugeen Tel. Co	Southampton						10·00				
Saugeen Tel. Asso	Hanover						8·00				
Scarboro Tel. Co., Ltd	West-Hill						500 00				
Schomberg Tel. Co., Ltd	Schomberg						286·00				
Scotch Corners Tel. Asso	Carleton-Place						8·00				
Scotch Line & Micaville Tel. Asso	Perth						52·00				
Second Line Drummond Tel. Asso	Perth						16·00				
Scratch & Palmer Tel. Co	Kingsville						2·00				
Selby Tel. Co	Newburgh						90·00				
Shamrock & Renfrew Tel. Asso	Renfrew	1·00					31·00				
Section Tel. Asso	Kingsville						4·00				
Shinuah Tel. Co	Port-Arthur						224·00	0·25			
Silcote Tel. Club	Anan						36·00				
Shamrock Central Line	Cresswell						7·50				
Sidney Bell Tel. Asso	Belleville						28·00				
Sitzer Tel. Co	Milton-West						5·00				
Slate River Local Mun. System	Slate-River-Valley						28·00	10·00			
Snake River Tel. Asso	Cobden						43·00				
Sonya Tel. Co	Cresswell						9·00				
South Brant Tel. Co	Walkerton						18·00				
South Bruce Tel. Co., Ltd	Illswater						388·00				
South Colchester Tel. Asso	Harrow						4·00				
South Crosby Tel. Co	Elgin	5·00		5·50			308·00				
South Diagonal Tel. Co	Owen-Sound						78·00				
Southwald & Dunwich Tel. Co., Ltd	Shedden	5·00					121·00				
South Elmsley Tel. Co., Ltd	Lombardy						65·00				
South Elderslie Tel. Asso	Chesley						18·00	0·50			
South Gosfield Tel. Co	Kingsville						117·00				
South Leeds & Pittsburg Tel. Co	Gananoque						62·00				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
South Malahide Tel. Co.	Aylmer-West						350·00				
South Sissons Private Line	Bethany										
South McNaughton Tel. Ass.	Renfrew						5·00				
Sparta Tel. Co.	Sparta						140·00				
South Plantagenet Tel. Co., Ltd.	Riceville						202·00				
Spey River Tel. Asso.	Owen-Sound						2·25				
Springbank Tel. Co., Ltd.	Fordwich						160·00				
Spring Creek Tel. Co.	Sauble-Falls						18·00				
Spring Creek Tel. Asso.	Woodstock	1·00					2·00				
Sprague Tel. Co.	Mountain-View						450·00				
Stormont Tel. Co.	Aultsville						13·00				
St. Johns Tel. System	London						70·00				
St. Marys Medina & Kirkton Tel. Co.	Kirkton			12·00			760·00				
Stratton Tel. Co.	Stratton						35·25				
Stroud Tel. Co., Ltd.	Craigvale						139·00	1·00			
St. Vincent Twp. Mun. Tel. System	Meaford						56·00				
Swale Private Line	Wiarton	2·00					18·00				
Sullivan & Bentick Tel. Co.	Chesley						10·00				
Sullivan & Elderslie Tel. Co.	Chesley						6·50				
Sunderland Tel. Co., Ltd.	Sunderland						116·30				
Sunny Valley Tel. Co.	Chatsworth						2·50				
Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co., Ltd.	Newmarket	1·00					24·00				
Tara-Keady Tel. Co.	Tara						12·00				
Tarbutt Mun. Tel. System	MacLennan						23·00				
Tarentorus Tel. Co., Ltd.	Sault Ste-Marie						14·00				
Tay Mun. Tel. System	Victoria-Harbour	30·00					140·00	12·00			
Temiskaming & W. Ontario Ry. Com.	Toronto	10·00		1·00			319·00	873·00			
Temiskaming Tel. Co.	New-Liskeard	30·00		350·00			320·00				
Thamesville Tel. Co., Ltd.	Thamesville	50·00	1·00	10·00			460·00	2·00			
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co.	Thedford	10·00					112·00				
Thompson Private Line	Elm-Tree						12·00				
Thompson Rural Tel. Co.	Hawkesville										
Tilbury West Mun. Tel. System	Comber						400·00		16·00		
Townline Brant & Elderslie Tel. Co.	Chesley										
Townline & Seventh Line Tel. Co.	Beachburg						6·00				

Tuckersmith Mun. Tel. System	Seaforth						1,110·00				
Turners Private Line	Millbrook										
Tye & Barr Tel. System	Milverton						112·00				
Uhtoff Tel. Ass.	Orillia						102·00				
Udney Tel. Co., Ltd	Udney						60·00				
Ungers Tel. Line	St-Williams						7·00				
Union Rural Tel. Asso	Cobden						12·00				
Union Tel. Club	Owen-Sound						6·00				
Union Tel. Co., Ltd	Drayton						110·00				
United Tel. Co., Ltd	Denfield						300·00				
Urban & Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	8·00					511·00				
Uptergrove Tel. Asso	Uptergrove						14·00				
Valentia Central Line	Valentia						28·00				
Violet Hill Tel. Asso	Camilla						20·00				
Village Tel. Line	Little-Britain						3·00				
Verner Tel. Co	Verner						1·00				
Vespra Mun. Tel. System	Barrie						168·00				
Wallacetown & Lake Shore Tel. Asso. Ltd	Wallacetown						50·00				
Walsingham Centre & Port Rowan Tel. Co	Port-Rowan	0·50					13·00				
Waterloo Mun. Tel. System	Preston			6·50			250·00				
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	424·00		503·00	68·00		906·00				
West Garafraxa Tel. Co., Ltd	Belwood						70·50				
Westmeath Tel. Asso No. 1	Beachburg						12·00				
Westmeath & Beachburg Tel. Asso	Beachburg						36·00				
Westmeath & Seventh Line Tel. Co	Beachburg						7·00				
West Williams Tel. Asso	Strathroy						156·00				
Westport Tel. Co	Westport	10·00		5·00			135·00				
Wheatley Tel. Co., Ltd	Wheatley	5·00					305·00				
Widdifield Mun. Tel. System	North-Bay						49·00				
Wiarton & Lake Charles Tel. Co	North-Keppel						30·00				
Wightman Tel. Co	Clifford						65·00				
Windham Tel. Co	Delhi						32·00				
Wilson Private Line	Milton						2·00				
Woodbridge & Vaughan Tel. Co	Maple			25·00			430·00				
Woodford Tel. Club	Woodford						128·00				
Woodville Glen Tel. Co	Woodville						10·00				
Welford Tel. Co., Ltd	Eastons-Corners						38·00	10·00			
Wolfton Tel. Asso	Cobden						11·00				
Wroxeter Tel. Co., Ltd	Wroxeter	5·00		11·00			232·00				
Yarker Rural Tel. Co	Moscow						20·00				
Yarmouth Tel. Co., Ltd	New-Scrum						40·00				
Zion Central Line	Little-Britain										
Zion Tel. Asso	Cobden						4·50				
Zorra Tel. Asso	Embro						57·00				
Total		3,182·30	11,166·98	130,191·42	277,977·50	536·75	176,989·15	2,479·25	1,074·25	1·75	17·15

TABLEAU 3—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nom.	Employés et rémunération. Montant.
Québec.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Arundel Development Tel. Co.	Arundel	8,800 00	2,500 00	11,300 00	2,310 00	360 00	862 00	....	130	3	626 00
Asbestos Tel. Co.	Asbestos	1,005 00	....	2,727 27	887 98	....	845 61	....	29	1	175 00
Beauce Tel. Co., Ltd.	Beauceville	50,000 00	....	58,432 00	13,697 96	6,088 58	12,102 80	....	442	23	5,449 36
Bell Tel. Co., Ltd.	Montréal	18,000,000 00	11,149,000 00	37,918,605 00	7,452,707 00	2,523,524 00	5,552,425 00	*65,329	*10,575	*2,997	*1,647,948 46
Bellevue Tel. Syndicate	Sherbrooke	....	....	520 56	89 00	9 44	83 63	....	9	......	....
Belvidere Tel. Syndicate	Sherbrooke	....	....	295 00	35 00	....	30 00	....	5	......	....
Blanchard Tel. Co.	St-Marc	....	....	150 00	....	....	....	....	19	......	....
Boisvert Private Line	Douville	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
Bonaventure & Gaspe Tel. Co.	Paspébiac	60,200 00	14,000 00	88,897 00	10,787 00	4,972 00	7,089 00	....	471	18	4,180 00
Brompton Paper & Pulp Co.'s Line	East-Angus	....	....	5,840 06	449 80	64 20	253 60	....	19	2	144 00
Brunette Private Line	Rivière St-Charles	1,000 00	....	1,500 00	200 00	20 00	100 00	....	25	2	20 00
Chapeau Tel. Co., Ltd.	Chapeau	3,180 00	....	5,380 00	900 00	....	500 00	....	56	2	220 00
Campbell's Bay Tel. Co., Ltd.	Campbell's-Bay	3,484 10	10,000 00	5,927 70	1,975 93	104 19	1,012 02	....	77	2	334 00
Canadian Tel. Co.	Sawyerville	10,000 00	....	33,567 92	14,023 63	2,655 27	11,812 13	....	871	20	7,105 40
Centrevill Tel. Co.	Lachute	....	....	300 00	76 00	....	76 00	....	7	......	....
Charlevoix & Saguenay Tel. Co., Ltd.	Murray-Bay	65,560 00	....	112,339 04	9,460 23	5,701 69	14,229 40	....	608	25	7,092 76
Chenier Tel. Co.	Tingwick	2,750 00	....	6,284 67	384 27	8 50	384 27	....	106	3	337 77
Chateau Richer Tel. Co.	Chateau-Richer	....	....	300 00	125 00	....	75 00	....	13	1	25 00
Clarenceville North Tel. Co.	Clarenceville	400 00	....	450 00	48 50	....	42 60	....	15	......	....
Clarenceville & Wolf Ridge Tel. Co.	Clarenceville	....	....	400 00	16 50	....	16 50	....	11	......	....
Citizens Tel. Co.	Dunham	....	....	14,500 00	4,500 00	600 00	3,000 00	....	375	10	2,750 00
Clarenceville & Nuts Corners Tel. Co.	Clarenceville	....	....	1,450 00	110 75	....	110 75	....	29	1	64 00
Clarenceville & St. Thomas Local Tel. Co.	Clarenceville	....	....	1,000 00	65 52	....	65 52	....	29	......	....
Contrecœur Tel. Co.	Coutrecoeur	600 00	1,500 00	1,700 00	550 00	60 00	255 00	....	39	3	250 00
Chatham Tel. Co.	Brownsburg	750 00	....	645 00	68 47	26 18	6 00	....	16	......	....
Cherry River Tel. Co.	Magog	398 92	....	398 92	38 25	....	38 25	....	18	1	11 25
Compton Mutual Tel. Co.	Compton	750 00	....	750 00	60 00	....	20 00	....	15	......	....
Courcelles Tel. Co.	Courcelles	800 00	2,100 00	2,200 00	600 00	....	95 00	....	53	1	95 00
Crystal Lake Tel. Co.	Magog	....	....	400 00	....	....	....	....	12	......	....
Daigle Tel. Co.	Manseau	700 00	....	700 00	48 00	....	40 00	....	4	......	....

Danis Private Line	Barrette	13,400 00	005 00	15,100 50	3,080 90	1,500 80	850 50	4	85	6	850 00
Daveluyville Tel. Co	Daveluyville	1,447 62	1,650 00	2,935 67	620 04		362 33		28	6	275 40
D'Israeli Local Tel. Co	D'Israëli	4,000 00	4,000 00	3,800 00	200 00	50 00	200 00		60	2	200 00
Dixville Tel. Co	Dixville			190 00	40 00		40 00		10		
Drummondville Tel. Co. Ltd	Drummondville	7,400 00		18,222 05	7,300 00	720 00	4,500 00		250	7	2,150 00
Dupuis Private Line	Ste-Christine										
Dorset Tel. Co	St-Hilaire	920 00		940 00	92 00		92 00		23	1	20 00
Eastern Townships Tel. Co	Sherbrooke	93,725 00	108,700 00	128,910 71	26,972 61	14,584 90	34,984 31		1,506	48	19,185 50
East Wakefield Tel. Co	Wakefield	2,500 00		2,445 75	545 00	14 86	482 73		46	3	105 00
Eustis Mining Co	Eustis										
Farmers Tel. Co., Ltd	Howick-Station	26,824 00	29,604 36	56,562 27	6,168 00		5,601 17		511	10	4,010 00
Farrellton Tel. Co	Farrellton	8,920 00		12,855 00	1,419 65	65 80	850 00		166	4	850 00
Fleming Tel. Line	Kirk's-Ferry			122 63					1		
Fortierville Tel. Co	Fortierville	1,200 00		1,200 00	175 00		90 00		12	1	60 00
Fourth Range Tel. Asso	Sherbrooke			400 00	60 00		60 00		10		
Foster & Bondville Private Line	Foster			600 00	60 00		60 00		15		
Fitch Bay Tel. Line	Fitch-Bay			1,200 00	430 00		200 00		35	1	120 00
Garon Private Line	St-Grégoire	1,050 00		1,610 00	500 00		400 00		26	3	400 00
Garthby Local Tel. Co	Garthby-Station			2,038 42	560 00		560 00		61	1	61 00
Gilinas Tel. Co	Club-Shawinigan	1,600 00	500 00	1,600 00	321 00		50 00		5	2	50 00
Geneva Tel. Asso	Geneva	672 00		667 00	176 00		176 00		32	1	16 00
Gentilly Tel. Co	Deschaillons	1,503 77		1,503 77	284 75	96 98	110 45		30	3	107 95
Girouard Private Line	St-Barnabé, sud	1,500 00		1,500 00	375 00		75 00		25	1	20 00
Graham Private Line	Notre - Dame de Grace	500 00		500 00	190 00		75 00		11	2	75 00
Henryville Tel. Co	Henryville	2,990 00	1,040 00	4,030 00	1,250 00		1,150 00		100	3	525 00
Hill Head Tel. Co	Lachute			375 00	40 00		40 00		7		
Hill Private Line	St-Armand ouest			10,000 00	2,000 00	3,000 00	2,000 00		400	4	1,580 00
Hollow Glen Tel. Asso	Breckenridge			360 00	10 00		10 00		10	1	10 00
Hunting Tel. Asso	Lennoxville	400 00		400 00	106 00		106 00		11		
Howard & Co.'s Private Line	Sherbrooke			2,000 00	200 00				28		
Kamouraska Tel. Co	Fraserville	108,700 00	90,000 00	209,431 73	23,955 43	8,084 33	15,326 67		1,455	46	9,000 00
Katevale Tel. Co	Katevale										
Kingsey Tel. Co	St-Félix de Kingsey	1,560 00	1,560 00	17,000 00	2,700 00	137 00	1,100 00		229	5	750 00
Larocque Tel. Co	Douville	100 00		100 00	100 00		100 00		4	1	100 00
Labaie Tel. Co	Labaie										
Lambton Tel. Co	Lambton	1,000 00		3,500 00	160 00		160 00		80	1	160 00
Lachute Tel. Co	Lachute	1,675 00		1,675 00	125 00		125 00		25	1	35 00
Lachute E. Mutual Tel. Asso	Lachute	230 24		288 94	65 09		65 09		8		
Lac L'Achigan Tel. Asso	Montréal			2,000 00	180 00		25 00		7		
L'Avenir Tel. Co	L'Avenir	600 00	9,788 50	11,826 32	2,965 25		850 00		200	6	850 00
LaConception Tel. Co	LaConception	2,600 00		2,600 00	518 00		200 00		18		
Lake Valley Tel. Asso	Asbestos	575 00		625 00	25 00		6 00		14		
Laurentide Tel. Co	Pointe Gatineau	2,340 00		3,500 00	698 00	80 00	460 00		48	2	300 00
LaTuque Falls Tel. Co	LaTuque	4,000 00	5,000 00	4,000 00	1,200 00		1,000 00		70	1	500 00
Lake St. Jean & Chicoutimi Tel. Co	St-Joseph d'Alma	75,000 00		75,000 00	3,200 00		3,000 00		1,100	28	2,000 00
Lievre River Tel. Co	Buckingham			30,000 00	4,965 71	2,834 06	4,566 03		151	4	1,860 00

*Province de Québec seulement.

TABLEAU 3 — Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magneto	Employés et rémunération. Nom.	Employés et rémunération. Montant.
Québec—Con.		$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Little Nation Tel. Co.	Cheneville	2,500 00	1,000 00	3,500 00	1,000 00	200 00	315 00		50	9	275 00
L'Epiphanie Tel. Co.	L'Epiphanie										
Lotbiniere & Nicolet Tel. Co.	Deschaillons	5,666 50		5,666 50	887 81	432 61	1,032 66		66	5	399 28
Legault Private Line	Ile Perrot-Nord	3,000 00		3,000 00	700 00	250 00	300 00		28	1	100 00
Magog Tel. Asso.	Magog			400 00	40 00		38 00		14		
Maniwaki Tel. Co.	Maniwaki	2,200 00		2,200 00	150 00	150 00	100 00		12	4	100 00
Maniwaki Electric Tel. Co.	Maniwaki	31,850 00	49,000 00	13,653 36	2,497 72		1,598 51	4	77	2	605 50
Mayo & Blanche Tel. Co.	Buckingham	1,305 00		2,304 36	250 15	48 75	114 44		20	1	49 80
Megantic Fish & Game Club Tel. Line	Woburn								2		
Megantic People's Tel. Co.	Inverness	30,600 00	12,534 50	46,000 00	8,450 00		4,505 67		740	8	3,000 00
Melbourne Ridge Tel. Co., Ltd.	Kingsbury	1,000 00		2,970 00	845 00	26 00	410 00		55	2	70 00
Milby Tel. Co.	Lennoxville	300 00		300 00	106 00		7 00		12		
Miltimore Tel. Co.	Sweetsburg	10,000 00		10,000 00	3,000 00	500 00	2,500 00		150	3	500 00
Mountain View Tel. Asso.	Sherbrooke			570 00	164 00	8 00	148 55		17	1	8 00
Mount Royal Tel. Co.	Ville St-Laurent	20,000 00		23,000 00	4,267 75	293 65	3,848 00		244	6	3,198 00
National Tel. Co.	Lévis	426,000 00	150,800 00	610,939 86	22,736 81	10,658 25	48,655 55	340	1,951	88	19,325 00
Nedelac Tel. Co.	North Temiskaming	1,026 00		1,200 00	152 25		152 25		21	2	73 50
Nicolet Tel. Co.	Nicolet	6,000 00		6,000 00	780 00		400 00		87	2	200 00
New London Tel. Asso.	Richmond			660 19	106 14		112 52		13		
Notre Dame de Ham Tel. Co	Notre-Dame de Ham	2,850 00	3,600 00	5,040 75	501 45		501 45		80	3	80 00
North Ham Tel. Co.	North-Ham	8,448 00	8,331 00	8,760 00	1,600 00	25 00	300 00		180	2	300 00
Oliver's Corner Tel. Line	Magog			500 00	121 38		91 21		9		
Oxford Tel. Co.	Sherbrooke			250 00	75 00		42 00		5		
Parisville Tel. Co.	Parisville	1,773 96		1,773 96	389 71		389 71		29	2	100 00
Passumpsic Tel. Co.	Passumpsic			622 76	200 12	38 11	214 77		11		
Piche Tel. Line	Brebeuf	130 00		375 00	70 00		70 00		8	1	70 00
Pike River Farmers Tel. Co.	Stanbridge-Station	2,000 00		2,000 00	300 00		86 00		30		
Perinet Tel. System	Woburn			2,000 00	150 00		90 00		13	2	60 00
Pinnacle Tel. Co.	Danville			1,741 00	436 00		261 61		39	2	61 00
Pontiac Tel. Co., Ltd.	Shawville	13,702 00		17,485 69	2,333 68	247 67	1,215 84		268	3	625 00
Portneuf Tel. Co.	St-Casimir	41,800 00		57,489 76	18,857 86	2,963 19	13,041 14		570	35	3,854 16
Pratte Tel. Co.	St-Célestin	10,000 00		10,000 00	1,221 20	498 65	926 00		48	7	736 00
Quebec-Orleans Tel. Co.	Ste-Famille			4,500 00	680 00		214 00		80	4	124 00
Rupert & North Wakefield Tel. Co.	North-Wakefield	3,000 00		3,000 00	700 00	70 00	400 00		70	4	200 00

Savoie Tel. Line	Manseau			1,200 00					1		
Saguenay & Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	50,000 00	150,000 00	171,470 13	20,477 08	1,746 77	13,047 64		956	33	8,224 76
Scobie Private Line	Norway-Bay			200 00		50 00			1		
Seale Tel. Line	Morin-Heights			700 00					1		
South Durham, Bethel & Davidson Hill Tel. Co.	South-Durham	700 00		700 00	60 00		60 00		8		
Soulanges Tel. Co	Pont-Chateau	7,000 00	5,500 00	6,500 00	2,202 77	199 45	2,202 77		61	4	976 91
Stanfold Tel. Co	Princeville										
Stoke Tel. Asso	Stoke-Centre	900 00		1,000 00	60 00		60 00		13		
St. Armand & Stanbridge Tel. Co	Bedford			600 00	60 00		60 00		25		
St. Camille & Wolfe Tel. Co.	St-Camille	3,500 00	4,000 00	4,000 00	457 07	29 40	480 32		122	3	42 65
St. Catherine & St. Joachim Tel. Co	Ste-Catherine			5,000 00	1,200 00		600 00		150	3	400 00
Ste. Cecile de Whitton Tel. Co	Ste-Cécile Station	2,400 00		2,400 00	125 00		90 00		60	3	60 00
St. Claude Mutual Tel. Co	St-Claude de Richmond	2,436 00	600 00	3,425 00	531 30		531 30		56	2	166 65
St. Gabriel Tel. Co	St-Gabriel de Brandon	2,000 00		2,000 00	600 00	150 00	250 00		40	1	150 00
St. George East Tel. Co	St-George est	1,840 00	7,000 00	10,000 00	324 00		324 00		87	2	256 00
St. George de Windsor Tel. Co	St-George de Windsor	10,000 00	800 00	6,800 00	350 00	125 00	250 00		200	6	250 00
St. Ephrem Tel. Co	St-Ephrem de Tring	1,835 00	4,400 00	9,044 44	2,417 15		2,738 18		93	4	400 27
Ste. Elizabeth de Warwick Tel. Co	Ste-Elizabeth de Warwick	2,805 33	2,600 00	3,205 33	2,819 27		644 56		65	3	588 56
St. Evariste Tel. Co	St-Evariste	2,059 25		5,207 68	380 58		380 58		125	2	232 50
St. Fortunat Tel. Co	St-Fortunat	3,920 00		3,920 00	375 00				112		
St. Fabien Tel. Co	Panet	1,500 00		1,500 00	300 00		70 00	9	3	2	40 00
St. Henri de Mascouche Tel. Co	St-Henri de Mascouche	500 00	500 00	750 00	265 00	96 00	196 00		18	1	72 00
St. Helene de Chester Tel. Co.	Ste-Hélène de Chester	3,600 00	4,500 00	4,000 00	1,000 00		750 00		92	3	175 00
St. Julien de Wolfstown Tel. Co	Wolfstown	1,800 00		2,000 00	147 88		108 27		80	3	153 60
St. Luc Tel. Co	Champlain	11,362 26		11,362 26	1,680 00	400 00	775 00		90	2	400 00
Ste. Julie & St. Amable Tel. Co	St-Amable	1,150 00		625 23	160 00		160 00		17	2	75 00
St. Lucie Tel. Co	Ste-Lucie de Doncaster			450 00					6		
Ste. Marie de Blandford Tel. Co.	Ste-Marie de Blandford	200 00	400 00	600 00	70 00		70 00		11	1	35 00
St. Madeline Tel. Syndicate	Ste-Madeline			300 00					14		
St. Magloire Tel. Co	St-Magloire	600 00	300 00	900 00	20 00		20 00		11	1	20 00
St. Marc Tel. Co	St-Marc	1,157 00		1,140 00	10 39	19 70	10 39		39	1	9 34
St. Maurice & Champlain Tel. Co	Batiscan	48,916 80		52,597 12	2,346 57	3,471 11	4,139 24		206	17	3,150 87

TABLEAU 3—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de télép. des employés, etc—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magneto	Nbre	Montant.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Québec—Fin.											
St. Norbert d'Arthabaska Tel. Co.	St-Norbert d'Athabaska	1,950 00	1,075 00	3,300 00	725 00	8 70	250 00		150	1	181 00
St. Ours Tel. Co., Ltd	St-Ours	1,500 00		1,380 00	2,390 50	600 00	2,411 72		144	7	1,000 00
St. Paul de Chester Tel. Co.	St-Paul de Chester	2,700 00		8,000 00	1,960 00	690 00	1,600 00		198	2	500 00
St. Perpetue Tel. Co	Ste-Perpétue	800 00		800 00	125 00		125 00		15	1	70 00
St. Philemon Tel. Co	Berthier en bas	1,050 00	1,050 00	4,000 00	1,200 00		600 00		60	10	300 00
St. Romain Tel. Co	St-Romain de Winslow	1,150 00	1,960 00	2,100 00	50 00	10 00	40 00		49	2	40 00
St. Sebastien d'Iberville Tel. Tel. Co	St-Sébastien	2,520 00		5,700 00	1,520 00	78 00	428 00		132	3	510 00
St. Sabine d'Iberville Tel. Co.	Ste-Sabine d'Iberville	12,750 00	5,200 00	17,650 00	1,950 00	130 00	1,308 00		202		
St. Samuel Tel. Co	St-Samuel Gayhurst	760 00	1,560 00	2,500 00	136 00		136 00		39	2	130 00
St. Samuel & St. Clothilde de Horton Tel. Co	Ste-Clothilde de Horton										
St. Remi de Tingwick Tel. Co	St-Rémi de Tingwick	2,900 00		2,900 00	75 00		75 00		1	1	75 00
St. Zepherin Tel. Co	St-Zéphirin	500 00	500 00	1,000 00	800 00		800 00		18	2	300 00
South Ham Tel. Co	South-Ham	721 41		1,000 00	132 15		120 19		38		
St. Victor de Tring Tel. Co.	St-Victor de Tring	3,460 00	3,000 00	3,460 00	100 00		100 00		52	1	12 00
Stratford Tel. Co	Stratford-Centre	665 68	2,820 00	3,485 68					72		
Tipping Private Line	Clarenceville	8,000 00		8,000 00	1,000 00	240 00	1,000 00		110	4	200 00
Tourist & River du Loup Falls Tel. Asso	St-Paulin	10,500 00		10,500 00	2,894 65		1,584 80		170	3	300 00
Upper Lachute Tel. Co	Lachute	800 00		800 00	60 00		60 00		12		
Valcourt Tel. Co	Valcourt	5,000 00	5,000 00	5,000 00	1,000 00	200 00	500 00		65	2	500 00
Vale Perkins & Mansonville Line	Vale-Perkins			300 00	50 00	7 00	35 00		5		
Villeneuve Private Line	Lavaltrie	300 00		300 00	250 00	135 00	130 00		10	2	104 00
Wakefield & Masham Tel. Co	Masham-Mills	3,250 00	3,250 00	3,250 00	1,202 65	145 00	949 62		86	4	365 00
Warwick Tel. Co	Warwick	3,000 00		9,000 00	615 00		505 00		192	3	325 00
Weedon Tel. Co	Weedon-Station										
Wheeler Private Line	St-Jovite-Station	500 00		500 00	10 00		10 00		6		
Windsor Tel. Co	Windsor	3,640 00		3,000 00	330 00		330 00		70	2	255 00
Wotton Tel. Co	Wotton-Hill	5,000 00		5,000 00	550 00		550 00		150	4	500 00
Wright & Pontiac Tel. Co	Luskville	7,000 00	300 00	7,966 26	1,409 65	572 48	888 33		116	3	611 00
Yamaska Tel. Co	St-Guillaume	4,000 00	3,500 00	7,777 45	2,262 68		1,644 31		74	4	725 00
Totaux		19,453,040 74	11,866,523 36	40,190,775 67	7,743,355 59	2,600,876 17	5,811,941 46	65,686	30,954	3,681	1,780,005 19

TABLEAU 4—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaines. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaines. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurales. Galvanisé. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Aérien.	Rurales. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurales. Fil de cuivre. Sous-marin.
Québec.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Arundel Development Tel. Co	Arundel						260·00				
Asbestos Tel. Co	Asbestos	4·00					5·00				
Beauce Tel. Co	Beauceville	161·00	37·00				140 00				
*Bell Tel. Co., Ltd	Montréal			48,421·00	189,946·00	281·00	36,268·00				
Bellevue Tel. Syndicate	Sherbrooke						7·00				
Belvidere Tel. Syndicate	Sherbrooke						2·00				
Blanchard Tel. Co	Ste-Marc						4·00				
Boisvert Private Line	Douville										
Bonaventure & Gaspe Tel. Co	Paspébiac	351·00	21·00	175·00		1·50	390·00	390·00			
Brompton Paper & Pulp Co's Line	East-Angus	5·00					45·00				
Brunette Private Line	Rivière St-Charles						19·00				
Chapeau Tel. Co., Ltd	Chapeau						26·75				2·50
Campbell's Bay Tel. Co., Ltd	Campbell's-Bay						90·00				
Canadian Tel. Co	Sawyerville	275·00		75·00			1,050·00				
Centreville Tel. Co	Lachute						4 50				
Charlevoix & Saguenay Tel. Co., Ltd	Murray-Bay						838 00	270·00	100·00		5·00
Chenier Tel. Co	Tingwick						111·00	1·00			
Chateau Richer Tel. Co	Chateau-Richer						2·50				
Clarenceville North Tel. Co	Clarenceville						5·00				
Clarenceville & Wolf Ridge Tel. Co	Clarenceville						10·00				
Citizens Tel. Co	Dunham						430·00		50·00		
Clarenceville & Nuts Corners Tel. Co	Clarenceville						26·00				
Clarenceville & St.Thomas Local Tel.Co.	Clarenceville						9·00				
Contrecoeur Tel. Co	Contrecoeur						6·00				
Chatham Tel. Co	Brownsburg						11·40				
Cherry River Tel. Co	Magog						12·00				
Compton Mutual Tel. Co	Compton						14·00				
Courcelles Tel. Co	Courcelles						9·50				
Crystal Lake Tel. Co	Magog						7·00				
Daigle Tel. Co	Manseau						8 00				
Danis Private Line	Barrette	75·00					30·00				
Daveluyville Tel. Co	Daveluyville	20·00					65·00				
D'Israëli Local Tel. Co	D'Israëli						15·00				

* Province de Québec seulement.

TABLEAU 4—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Dixville Tel. Co.	Dixville						10·00				
Drummondville Tel. Co., Ltd.	Drummondville	100·00		150·00			76·00				
Dupuis Private Line	Ste-Christine										
Dorset Tel. Co.	St-Hilaire						7·00				
Eastern Townships Tel. Co.	Sherbrooke	396·00		922·00	71·00		1,103 00	227·00			
East Wakefield Tel. Co.	Wakefield						55·00				
Eustis Mining Co.	Eustis										
Farmers Tel. Co.	Howick-Station			247·00			1,009·00	24·00			
Farrellton Tel. Co.	Farrellton						177·00	4·00			
Fleming Tel. Line	Kirk's Ferry						2 50				
Fortierville Tel. Co.	Fortierville						6·00				
Fourth Range Tel. Asso.	Sherbrooke						3·50				
Foster & Bondville Private Line	Foster						10·00				
Fitch Bay Tel. Line	Fitch-Bay						37·00				
Garon Private Line	St-Grégoire						41·00				
Garthby Local Tel. Co.	Garthby-Station						42·00				
Gilinas Tel. Co.	Club Shawinigan						57·00				
Geneva Tel. Co.	Geneva						42·00				
Gentilly Tel. Co.	Deschailllons	12·00					10·00		10·00		
Girouard Private Line	St-Barnabé, Sud						40·00				
Graham Private Line	Notre-Dame de Grâce						6·00				
Henryville Tel. Co.	Henryville						57·00				
Hill Head Tel. Co.	Lachute						4·00				
Hill Private Line	St-Armand, Ouest	50·00					100·00				
Hollow Glen Tel. Asso.	Breckenridge						5·00				
Hunting Tel. Asso.	Lennoxville						4·00				
Howard & Co's Private Line	Sherbrooke						40·00				
Kamouraska Tel. Co.	Fraserville	1,250·00	130·00				1,820·00		1·600·00		
Katevale Tel. Co.	Katevale										
Kingsey Tel. Co.	St-Félix de Kingsey						85·000				
Larocque Tel. Co.	Douville						5·00				
Labaie Tel. Co.	Labaie										
Lambton Tel. Co.	Lambton						45·00		25·00		
Lachute Tel. Co.	Lachute						8·00				
Lachute E. Mutual Tel. Asso.	Lachute						2·50				

Lac L'Achigan Tel. Asso.	Montréal						38·00				
L'Avenir Tel. Co.	L'Avenir						146·00				
La Conception Tel. Co.	La Conception						21·00				
Lake Valley Tel. Asso.	Asbestos						6·00				
Laurentide Tel. Co.	Pointe Gatineau						50·00				
La Tuque Falls Tel. Co.	La Tuque						200·00				
Lake St. Jean & Chicoutimi Tel. Co.	St-Joseph d'Alma	400·00		4·00			500·00				
Lievre River Tel. Co.	Buckingham	67·00						92·00			
Little Nation Tel. Co.	Chéneville	40·00					5·00				
L'Epiphanie Tel. Co.	L'Epiphanie										
Lotbiniere & Nicolet Tel. Co.	Deschaillons	37·00					11·00		33·00		
Legault Private Line	Ile Perrot, nord						17·00				
Magog Asso.	Magog						10·00				
Maniwaki Tel. Co.	Maniwaki	5·00					23·00				
Maniwaki Electric Tel. Co.	Maniwaki						256·00	14·00			
Mayo & Blanche Tel. Co.	Buckingham						42·00				
Megantic Fish & Game Club Tel. Line	Woburn						6·00				
Megantic People's Tel. Co.	Inverness						750·00				
Melbourne Ridge Tel. Co., Ltd.	Kingsbury						46·00				
Milby Tel. Co.	Lennoxville						6·00				
Miltimore Tel. Co.	Sweetsburg	20·00					2·00				
Mountain View Tel. Asso.	Sherbrooke						18·50				
Mount Royal Tel. Co.	Ville St-Laurent	102·00		30·40			33·00				
National Tel. Co.	Lévis			500·00	75·00		3,471·00	854·00			
Nedelac Tel. Co.	North-Timiskaming						18·00				
Nicolet Tel. Co.	Nicolet	24·00		59·00			4·00				
New London Tel. Asso.	Richmond						10·00				
Notre Dame de Ham Tel. Co.	Notre-Dame de Ham						20·00				
North Ham Tel. Co.	North-Ham						227·00				
Olivers Corner Tel. Line	Magog						17·00				
Oxford Tel. Co.	Sherbrooke						4·00				
Parisville Tel. Co.	Parisville						7·00				
Passumpsic Tel. Co.	Passumpsic						9·90				
Piche Tel. Line	Brébeuf						7·00				
Pike River Farmers Tel. Co.	Stanbridge Station						17·00				
Perinet Tel. System	Woburn						22·00				
Pinnacle Tel. Co.	Danville						49·00			1·00	
Pontiac Tel. Co., Ltd.	Shawville	23·00		1·00			373·00	3·00			
Portneuf Tel. Co.	St-Casimir						200·00				
Pratte Tel. Co.	St-Célestin						131·00	2·00	1·00		
Quebec-Orleans Tel. Co.	Ste-Famille						60·00				
Rupert & North Wakefield Tel. Co.	North-Wakefield						30·00				
Savoie Tel. Line	Manseau						20·00				
Saguenay & Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	403·00	184·00		128·00		489·00	180·00			
Scobie Private Line	Norway-Bay						4·50				
Seale Tel. Line	Morin-Heights						6·00				
South Durham, Bethel, and Davidson Hill Tel. Co.	South-Durham						17·00				
Soulanges Tel. Co.	Pont Chateau						65·50	1·00			1·50
Stanfold Tel. Co.	Princeville										

TABLEAU 4—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec—Suite.		Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Stoke Tel. Asso.	Stoke-Centre						14·00				
St. Armand & Stanbridge Tel. Co.	Bedford						18·00				
St. Camille & Wolfe Tel. Co.	St-Camille						50·00				
St. Catherine & St. Joachim Tel. Co.	Ste-Catherine						50·00				
Ste. Cecile de Whitton Tel. Co.	Ste-Cécile, Station						49·50				
St. Claude Mutual Tel. Co.	St-Claude de Richm'd.						53·00				
St. Gabriel Tel. Co.	St-Gabriel de Brandon						30·00				
St. George East Tel. Co.	St-George, Est						40·00				
St. George de Windsor Tel. Co.	St-George de Windsor						39·00				
St. Ephrem Tel. Co.	St-Ephrem de Tring						40·00				
Ste. Elizabeth de Warwick Tel. Co.	Ste-Elisabeth de Warwick						12·50				
St. Evariste Tel. Co.	Ste-Evariste										
St. Fortunat Tel. Co.	St-Fortunat						85·00				
St. Fabien Tel. Co.	Panet						18·00				
St. Henri de Mascouche Tel. Co.	St-Henri de Mascouche	1.00					3·00				
St. Helen de Chester Tel. Co.	Ste-Hélène de Chester						24·00				
St. Julien de Wolfstown Tel. Co.	Wolfstown						32·00				
St. Luc Tel. Co.	Champlain						21·00				
Ste. Julie & St. Amable Tel. Co.	St-Amable						8·50				
St. Lucie Tel. Co.	Ste-Lucie de Doncaster						10·00				
Ste. Marie de Blandford Tel. Co.	Ste-Marie de Blandford						7·00	1·00			
St. Madeline Tel. Syndicate	Ste-Madeline						9·00				
St. Magloire Tel. Co.	St-Magloire						8·00				
St. Marc Tel Co.	St-Marc						20·00				
St. Maurice & Champlain Tel. Co.	Batiscan	200·00		47·00			191·00	15·00			
St. Norbert d'Athabaska Tel. Co.	St-Norbert d'Athabaska						12·00				
St. Ours Tel. Co., Ltd.	St-Ours						220·00	10·00	10·00		1·50
St. Paul de Chester Tel. Co.	St-Paul de Chester						250·00				
St. Perpetue Tel. Co.	Ste-Perpétue						12·00				
St. Philemon Tel. Co.	Berthier, en bas						54·00				
St. Romain Tel. Co.	St-Romain de Winslow						14·00				
St. Sebatien d'Iberville Tel. Co.	St-Sébastien						59·00				
St. Sabin d'Iberville Tel. Co.	St-Sabin d'Iberville						231·00	10·00			

St. Samuel Tel. Co	St-Samuel, Gayhurst	20·00					22·00				
St. Samuel & St. Clothilde de Horton Tel. Co	Ste-Clothilde de Horton										
St. Remi de Tingwick Tel. Co	St-Rémi de Tingwick						15·00				
St. Zephirin Tel. Co	St-Zéphirin	13·00					5·00				
South Ham Tel. Co	South-Ham						49·00				
St. Victor de Tring Tel. Co	St-Victor de Tring						16·00		0·25		
Stratford Tel. Co	Stratford-Centre						20·00				
Tipping Private Line	Clarenceville						25·00				
Tourist and River du Loup Falls Tel. Asso	St-Paulin	255·00					368·00				
Upper Lachute Tel. Co	Lachute						16·00				
Valcourt Tel. Co	Valcourt	2·00					33·00				
Vale Perkins & Mansonville Line	Vale-Perkins						8·00				
Villeneuve Private Line	Lavaltrie						6·00				
Wakefield & Masham Tel. Co	Masham-Mills						67·00				
Warwick Tel. Co	Warwick						138·00		34·00		
Weedon Tel. Co	Weedon-Station										
Wheeler Private Line	St.Jovite, Station	3·00					2·00				
Windsor Tel. Co	Windsor						12·00				
Wotton Tel. Co	Wotton-Hill	40·00					70·00				
Wright & Pontiac Tel. Co	Luskville						55·00				
Yamaska Tel. Co	St-Guillaume	62·00					60·00				
Total		4,416·00	372·00	50,631·40	190,220·00	282·50	55,722·05	2,098·00	1,863·25	1·00	9·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	Milles.
Alameda Tel. Co	Alameda	7,975 00		6,900 00	3,171 00	2,665 00	80	1	400 00	458 00
Allan Tel. Co	Allan	12,000 00		9,000 00	2,431 00	2,268 00	86	1	1,362 00	211 00
Allindale Tel. Co	Sintaluta	2,011 00		1,824 00	196 00	36 00	18	1	16 00	56·00
Aberdeen Tel. Co	Aberdeen	1,475 00		1,600 00	225 00	284 00	11		25 00	38·00
Adelaide Tel. Co	Rouleau	2,300 00		2,312 00	288 00	289 00	24			61·00
Audrey Tel. Co	Carievale	1,525 00		1,426 00	210 00	93 00	15		2 00	34·00
Arm River Tel. Co	Garvin	2,000 00		2,354 00	383 00	332 00	20	2	9 00	47·00
Abbotsford	Wolseley	5,850 00		5,073 00	466 00	443 00	37	1	90 00	142·00
Ambassador Tel. Co	Nokomis	1,700 00		1,730 00		65 00	17		25 00	34·00
Argyle Tel. Co	Craik	2,700 00		3,523 00	2,339 00	20 13	26		21 00	71·00
Ardoth Tel. Co	Ardoth	5,075 00		5,041 00	973 00	935 00	47	1	601 00	85·00
Aberdeen S.E. Tel. Co	Aberdeen	1,500 00		1,256 00	3,100 00	3,100 00	8			24·00
Arm Tel. Co	Craik	1,500 00		1,500 00	324 00	66 00	11		25 00	24·00
Asquith Tel. Co	Asquith	2,300 00		2,038 00		5 00	22			46·00
Arat Tel. Co	Regina	1,750 00		1,650 00		32 00	11		32 00	23·00
Arcadia Tel. Co	Indian-Head	2,375 00		2,354 00	282 00	370 00	19	1	55 00	45·00
Avonhurst Tel. Co	Qu'Appelle	4,725 00		5,250 00	414 00	398 00	29			160·00
Adanac Tel. Co	Adanac		8,000 00	8,069 00	385 00	243 00	47	1	30 00	140·00
Ardine Tel. Co	Wawota		2,200 00	2,059 00	144 00	45 00	11			25·00
Assiniboia Tel. Co	Assiniboia		8,250 00	6,955 00	247 00	150 00	38	1	56 00	105·00
Avonlea Tel. Co	Avonlea		4,000 00	3,642 00	363 00	115 00	31	1	116 00	56·00
Albatross Tel. Co	Regina		2,500 00	2,204 00	90 00	30 00	9			26·00
Adams Tel. Co	Grand-Coulée		1,600 00	1,637 00	120 00	40 00	10			23·00
Albina Tel. Co	Sintaluta			1,086 00	95 00	25 00	8			18·00
Aylesbury Ind. Tel. Co	Aylesbury	1,000 00		508 00	198 00	58 00	11			2·00
Alameda Ind. Tel. Co	Alameda	20,000 00		1,350 00	542 00	300 00	37	2	720 00	7·00
Abernethy Mun. Tel. Co	Abernethy		3,000 00	3,500 00	1,064 00	1,133 00	52	2	600 00	3·00
Brownhill Tel. Co	Grenfell	2,675 00		2,691 00	391 00	93 00	23			55·00
Beaver Creek Tel. Co	Hanley	1,375 00		1,098 00	497 00	291 00	12		10 00	28·00
Buffalo Hill Tel. Co	Southey	2,275 00		2,650 00	209 00	204 00	11	1	30 00	51·00
Boggy Creek Tel. Co	Lumsden	2,775 00		3,880 00	856 00	805 00	25	1	76 00	60·00
Bee Line Tel. Co	Abernethy	1,325 00		1,118 00	90 00	92 00	7			18·00
Broadway Tel. Co	Belle-Plaine	1,100 00		1,078 00	15 00	32 00	12			22·00
Belbeck Tel. Co	Moosejaw	4,000 00		3,760 00	349 00	189 00	28	1	41 00	112·00
Balcarres S. Tel. Co	Balcarres	3,500 00		3,500 00	101 00	42 00	35		115 00	84·00
" N. "	"	875 00		875 00	35 00	28 00	7		27 00	14·00

" W. "	"	1,250 00		1,006 00	24 00	25 00	9		15 00	19·00
Buffalo Lake Tel. Co.	Tuxford	3,475 00		3,381 00	616 00	716 00	59	1	13 00	80·00
Broderick Tel. Co.	Broderick	7,100 00		7,009 00	2,029 00	1,919 00	60		600 00	227·00
Bellevue Tel. Co.	Rouleau	1,775 00		1,315 00	132 00	97 00	13		24 00	31·00
Buffalo Head Tel. Co.	Arcola	3,825 00		4,000 00	630 00	409 00	28		103 00	68·00
Bonnie Blink Tel. Co.	Pense	1,199 00		1,057 00	165 00	158 00	11	1	13 00	24·00
Brownlee, Lake Valley and Esbank Tel. Co.	Esbank	2,500 00		2,766 00	414 00	80 00	23		44 00	59·00
Browning Tel. Co.	Kisbey	4,350 00		4,800 00	246 00	215 00	23		69 00	97·00
Brownlee-Avonmore	Brownlee	1,950 00		1,957 00	126 00	92 00	19		45 00	43·00
Buffalo Plains Co Tel.	Windthorst	3,375 00		3,400 00	500 00	110 00	24	1	30 00	84·00
Benson Tel. Co.	Estevan	7,225 00		6,194 00	1,391 00	1,189 00	4		116 00	160·00
Bredenburg Tel. Co.	Bredenbury	450 00		480 00	18 00	5 00	4			10·00
Boharm W. Tel. Co.	Moosejaw	2,600 00		2,400 00	420 00	55 00	21		75 00	76·00
Bloomenfeldt Tel. Co.	Sedley	4,250 00		4,300 00	690 00	261 00	31		9 00	80·00
Bode Tel. Co.	Swift-Current	2,160 00		2,160 00	140 00	110 00	14		18 00	42·00
Breadalbane Tel. Co.	Caron	4,250 00		3,663 00	155 00	203 00	35	1	92 00	67·00
Brooklyn Tel. Co.	Tate	2,975 00		2,962 00	1,362 00	1,315 00	17			49·00
Baring Tel. Co.	Baring	1,875 00		1,894 00	147 00	91 00	14			37·00
Brookdale Tel. Co.	Moosejaw	1,125 00		1,077 00	48 00	5 00	9			17·00
Beverley Tel. Co.	Beverley	1,050 00		1,050 00	30 00	39 00	12			19·00
Balcarres-Hillhead Tel. Co.	Balcarres		3,200 00	3,180 00	275 00	168 00	22			46·00
Banbury Tel. Co.	Aylesbury		3,600 00	3,463 00	198 00	157 00	17	1	59 00	46·00
Baring Tel. Co.	Baring		3,500 00	3,400 00	291 00	98 00	23	1	3 00	58·00
Beatty Tel. Co.	Melford		9,500 00	9,112 00	620 00	450 00	53	1	124 00	155·00
Beaver Tel. Co.	Yorkton		21,500 00	20,428 00	1,190 00	740 00	90	1	222 00	198·00
Bell Tel. Co.	Regina		4,200 00	3,800 00	365 00	253 00	21	1	45 00	60·00
Belvidere Tel. Co.	Cantaur		10,000 00	9,844 00	400 00	370 00	50			142·00
Bennett Tel. Co.	Craik		4,500 00	4,309 00	434 00	167 00	22	1	25 00	72·00
Bethune S.W. Tel. Co.	Bethune		6,000 00	5,826 00	325 00	185 00	31			87·00
Beverley S. Tel. Co.	Beverley		2,200 00	2,290 00	135 00	85 00	13			25·00
Bienfait Tel. Co.	Bienfait		5,000 00	4,865 00	322 00	160 00	20	1	100 00	49·00
Big Butte Tel. Co.	Estevan		1,500 00	1,490 00	90 00	60 00	9			14·00
Big Gully Tel. Co.	Lloydminster		5,800 00	5,555 00	280 00	155 00	24			98·00
Bigford Tel. Co.	Swift-Current		7,500 00	7,343 00	420 00	235 00	33	2	75 00	114·00
Black Lake Tel. Co.	Bladworth		3,600 00	3,592 00	462 00	260 00	16			49·00
Blackley Tel. Co.	Sutherland		6,000 00	6,052 00	300 00	245 00	29			99·00
Blucher Tel. Co.	Blucher		9,500 00	8,510 00	365 00	230 00	38	2	41 00	133·00
Bonnie View Tel. Co.	Lornburn		10,400 00	9,388 00	575 00	325 00	55	1	15 00	167·00
Bredenbury Northern Tel. Co.	Bredenbury		2,000 00	1,850 00	108 00	70 00	9			21·00
Bright Tel. Co.	Loreburn		4,200 00	4,535 00	415 00	280 00	34			70·00
Brookside Tel. Co.	Newlands		8,500 00	8,419 00	500 00	375 00	42	1	23 00	187·00
Bulyea Tel. Co.	Bulyea		7,500 00	7,206 00	420 00	53 00	38			95·00
Bounty Tel. Co.	Bounty		11,000 00	10,890 00	633 00	390 00	53			152·00
Butterton Tel. Co.	Butterton		6,500 00	6,594 00	375 00	230 00	36			131·00
Bladworth Tel. Co.	Bladworth		2,200 00	2,056 00	165 00	90 00	14	1	4 00	25·00
Bellegarde Tel. Co.	Antler		10,500 00	10,816 00	315 00	131 00	61			174·00
Bridgeford Tel. Co.	Bridgeford		6,000 00	6,052 00	310 00	171 00	31	1	25 00	76·00
Balgonie Tel. Co.	Balgonie		9,500 00	8,950 00	410 00	69 00	41			160·00
Beaver Rapids Tel. Co.	Welwyn	1,000 00		1,087 00	360 00	248 00	8	1	38 00	24·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Buck Lake Farmers' Tel. Co.	Milestone	1,300 00		1,560 00	390 00	390 00	24			40·00
Bulyea Village Tel. Co.	Bulyea	461 00		461 00	118 00	100 00	11			
Balcarres Mun. Tel. Co	Balcarres		3,500 00	3,500 00	1,105 00	1,040 00	54	2	445 00	6·00
Coulee Tel. Co.	Pense	1,300 00		1,336 00	234 00	256 00	13			14·00
Cobourg Tel. Co.	Moosejaw	750 00		750 00	50 00	50 00	5			16·00
Corinne Tel. Co.	Milestone	3,225 00		3,300 00			40			102·00
Creelman Tel. Co.	Creelman	5,850 00		6,200 00	1,975 00	1,875 00	73	1	751 00	187·00
Central Tel. Co.	Tregarva	1,200 00		1,333 00	154 00	101 00	9			32·00
Condie Tel. Co.	Condie	1,425 00		1,425 00	375 00	286 00	19			32·00
Capital Tel. Co.	Regina	950 00		978 00	192 00	192 00	8			16·00
Cory Tel. Co.	Saskatoon	3,000 00		3,359 00	517 00	482 00	25	1	118 00	54·00
Chickney Tel. Co.	Abernethy	975 00		883 00	156 00	135 00	7		60 00	15·00
Carmel Tel. Co.	Moosejaw	1,750 00		1,481 00	232 00	80 00	14			40·00
Coulee View Tel. Co	Grande-Coulée	1,344 00		1,500 00	144 00	142 00	12	1	96 00	20·00
Chester Tel. Co.	Moosejaw	3,350 00		4,217 00	32 00	276 00	31			104·00
Cupar Tel Co.	Cupar	925 00		724 00	54 00	60 00	9			14·00
Cheviot Tel. Co.	Cheviot	1,100 00		1,200 00	48 00	26 00	10		3 00	25·00
Coldstream Tel. Co.	Grande-Coulée	2,875 00		3,780 00	188 00	152 00	23			70·00
Caron Tel. Co.	Caron	5,625 00		4,987 00	225 00	302 00	45	1	200 00	110·00
Conquest Tel. Co.	Conquest	5,750 00		6,342 00	1,644 00	889 00	67	1	600 00	110·00
Clear Spring Tel. Co.	Lobethal	625 00		400 00		31 00	4	1	25 00	11·00
Candiac Tel. Co.	Candiac	4,250 00		4,670 00	110 00	20 00	28	2	240 00	93·00
Colfax Tel. Co.	Colfax	1,064 00		1,064 00	12 00		7			15·00
Cando Tel. Co.	Hitchcock		4,500 00	4,532 00	235 00	110 00	20	1	180 00	68·00
Carnoustis Tel. Co.	Rocanville		7,000 00	6,793 00	544 00	365 00	41	1	100 00	158·00
Caselton-Pennock Tel. Co.	Saltcoats		4,500 00	4,577 00	264 00	120 00	22	1	22 00	71·00
Cedoux Tel. Co.	Cedoux		5,000 00	5,274 00	396 00	230 00	23	1	142 00	69·00
Chamberlain Tel. Co	Chamberlain		11,000 00	11,289 00	800 00	680 00	65	2	122 00	185·00
Chandler Tel. Co.	Midale		4,000 00	3,532 00	330 00	119 00	22			49·00
Clear Lake Tel. Co.	Lemans		6,200 00	5,813 00	424 00	313 00	37	3	107 00	103·00
Colleston Tel. Co.	Prince-Albert		6,200 00	6,270 00	480 00	245 00	40	1	80·00	123·00
Colonsay Tel. Co.	Colonsay		16,000 00	16,257 00	833 00	475 00	67	2	256 10	249·00
Cotham Tel. Co.	Cotham		5,500 00	5,222 00	200 00	196 00	25	1	25 00	90·00
Crescent Tel. Co.	Rouleau		4,000 00	3,576 00	244 00	110 00	20	1	45 00	57·00
Crescent View Tel. Co.	Hanley		2,100 00	1,800 00	120 00	55 00	10	1	12 00	21·00
Crocue Belle Tel. Co	Kinley		15,000 00	14,728 00	1,236 00	560 00	92	1	652 00	251·00

Cullen Tel. Co.	Cullen		6,700 00	5,850 00	465 00	256 00	40	4	71 00	85·00
Cut Knife Tel. Co.	Cut-Knife		12,000 00	11,769 00	612 00	220 00	50	1	25 00	146·00
Clavet Tel. Co.	Clavet		2,000 00	1,887 00	143 00	100 00	9	1	47 00	20·00
Coronation Tel. Co.	Windthorst		3,700 00	3,325 00	322 00	230 00	21			52·00
Cambridge Tel. Co.	Rocamville		3,800 00	3,771 00	253 00	201 00	25	1	25 00	65·00
Colfax Tel. Co.	Colfax		8,000 00	7,676 00	456 00	228 00	38	1	100 00	100·00
Creekside Tel. Co.	Beaverdale		6,000 00	5,293 00	360 00	64 00	28	1	25 00	81·00
Clair Tel. Co.	Clair		5,500 00	5,138 00	325 00	159 00	26			68·00
Carievale Independent Tel. Co.	Carievale	2,350 00		2,770 00	2,432 00	2,044 00	48	2	640 00	17·00
Carnduff Mun. Tel. Co.	Carnduff		4,000 00	4,395 00	3,868 00	1,772 00	77	3	1,258 00	30·00
Dalesboro Tel. Co.	Dalesboro	1,350 00		1,350 00	288 00	188 00	12	1	14 00	28·00
Drinkwater-Briercrest Tel. Co.	Drinkwater	1,275 00		1,654 00	584 00	481 00	27	1	387 00	28·00
Dalmeny Tel. Co.	Dalmeny	5,425 00		7,550 00	1,268 00	1,253 00	72	1	505 00	96·00
Dundurn Tel. Co.	Dundurn	4,650 00		5,335 00	1,474 00	1,286 00	45	1	122 00	110·08
Dairy Line Tel. Co.	Battleford	500 00		500 00			3			10·00
Dee Tel. Co.	Abernethy	375 00		360 00	36 00	92 00	5	1	040 00	10·00
Duff Tel. Co.	Lemberg	2,050 00		1,800 00	140 00	140 00	14	1	90 00	53·00
Deveron Tel. Co.	Deveron	3,500 00		3,500 00	2,585 00	2,466 00	23			85·00
Davidson Western Tel. Co.	Davidson	1,200 00		1,200 00	80·00	63 00	10			24·00
Dewdney Tel. Co.	Grande-Coulée	825 00		967 00	165 00	140 00	11			18·00
Dubuc Tel. Co.	Dubuc	2,675 00		2,930 00	456 00	362 00	24			65·00
Dewey Tel. Co.	Macoun	2,000 00		1,711 00	154 00	257 00	18			41·00
Davis Tel. Co.	Davis	1,350 00		1,808 00	180 00	84 00	14			26·00
Dafoe Copeland Tel. Co.	Dafoe		6,500 00	6,298 00	389 00	180 00	36	2	268 00	104·00
Dalrymple Tel. Co.	Cupar		5,500 00	5,424 00	354 00	145 00	26			77·00
Darwin Tel. Co.	Redvers		9,800 00	9,501 00	490 00	245 00	49	1	183 00	154·00
Deep Lake Tel. Co.	Indian-Head		12,300 00	12,218 00	888 00	312 00	52			207·00
Delisle Tel. Co.	Delisle		7,500 00	7,500 00	514 00	220 00	42			104·00
Dewey Tel. Co.	Macoun		3,100 00	2,767 00	329 00	283 00	26			60·00
Downing Tel. Co.	Laford		1,800 00	1,738 00	132 00	35 00	7	4	30 00	20·00
Drinkwater N.E. Tel. Co.	Drinkwater		1,800 00	1,800 00	156 00	60 00	13			28·00
Dubuc N. Tel. Co.	Dubuc		4,600 00	4,425 00	312 00	130 00	26	1	50 00	70·00
Dumas-Kennedy Tel. Co.	Dumas		2,000 00	1,900 00	108 00	45 00	9			24·00
Dummer Tel. Co.	Dummer		12,000 00	11,683 00	408 00	335 00	67	2	681 00	109·00
Durham Tel. Co.	Wolesley		4,500 00	4,630 00	288 00	120 00	44	1	44 00	62·00
Duval & Dunkeld Tel. Co.	Clapton		7,800 00	7,341 00	480 00	215 00	40	1	357 00	146·00
Duval & Long Lake Tel. Co.	Duval		9,500 00	9,623 00	725 00	335 00	61	1	60 00	178·00
Durban Tel. Co.	Swift-Current		5,500 00	5,210 00	236 00	114 00	19			70·00
Dandy Rose Tel. Co.	Kendal		11,000 00	10,500 00	648 00	270 00	53	1	45 00	166·00
Doukabour Ind. Tel. Co.	Veregin	5,000 00		2,000 00		150 00	2			0·50
Dundurn Ind. Tel. Co.	Dundurn	2,500 00		3,500 00	1,510 00	1,110 00	47	1	680 00	15·00
Dufferin Ind. Tel. Co.	Bethune	1,800 00		2,192 00	681 00	101 00	32	1	60 00	3·00
Edzell Tel. Co.	Saskatoon	4,800 00		4,875 00	524 00	428 00	31	1	63·00	100 00
Eastview Tel. Co.	Pasqua	2,400 00		2,494 00	1,000 00	871 00	12			26·00
Elmore Tel. Co.	Elmore	6,800 00		6,400 00	950 00	823 00	75	1	496 00	160·00
Ellisboro Tel. Co.	Ellisboro	3,750 00		3,665 00	276 00	220 00	32		50 00	100·00
Elgin Tel. Co.	Moosomin	700 00		700 00	210 00	121 00	9			10·00
Empire Tel. Co.	Carievale	1,120 00		1,064 00	161 00	113 00	14		10 00	29·00
Edgeley Tel. Co.	Qu'Appelle	4,500 00		4,236 00	1,756 00	1,720 00	33			207·00
East Line Tel. Co.	Abernethy	1,350 00		1,150 00	72 00	82 00	9			17·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
East Halbrite Tel. Co.	Halbrite	3,200 00	....	3,215 00	195 00	201 00	17	1	29 00	50·00
East Fillmore Tel. Co.	Fillmore	1,775 00	....	1,796 00	128 00	87 00	13	....	....	35·00
East Weyburn Tel. Co.	Weyburn	522 00	....	522 00	10 00	20 00	5	....	....	10·00
East Carlyle Tel. Co.	Carlyle	1,250 00	....	1,290 00	506 00	482 00	10	1	11 00	27·00
Elm Tel. Co.	Rocanville	1,600 00	....	1,737 00	174 00	159 00	15	....	....	40·00
Eagle Creek Tel. Co.	Asquith	....	9,000 00	8,915 00	540 00	225 00	45	1	16 00	171·00
Earl Grey Sylvan Tel. Co.	Earl-Grey	....	4,200 00	4,187 00	756 00	315 00	23	....	....	71·00
East Borden Tel. Co.	Halcyonia	....	7,500 00	7,346 00	738 00	438 00	37	1	240 00	145·00
East Milden Tel. Co.	Milden	....	3,000 00	2,928 00	156 00	85 00	13	1	27 00	32·00
East Mount Tel. Co.	Strassburg	....	8,000 00	6,575 00	623 00	315 00	50	1	141 00	129·00
Edelane Tel. Co.	Strassburg	....	5,700 00	4,825 00	544 00	210 00	32	1	75 00	81·00
Elbow	Elbow	....	11,000 00	10,385 00	557 00	509 00	58	....	....	154·00
Ellsworth Tel. Co.	Macoun	....	5,000 00	4,179 00	373 00	161 00	31	....	....	84·00
Elstow Tel. Co.	Elstow	....	11,000 00	10,950 00	960 00	325 00	51	....	....	222·00
Erie Tel. Co.	Craik	....	1,800 00	1,740 00	225 00	60 00	11	....	....	34·00
Ernscliffe Tel. Co.	Wolseley	....	6,000 00	5,909 00	296 00	115 00	23	....	....	72·00
Ethelton Tel. Co.	Kinistino	....	5,500 00	5,373 00	312 00	130 00	26	1	70 00	45·00
Eyebrow S.W. Tel. Co.	Eyebrow	....	2,300 00	1,844 00	120 00	60 00	10	....	....	26·00
Eddy Tel. Co.	Bulyea	....	4,000 00	3,797 00	312 00	130 00	26	....	....	52·00
Echo Tel. Co.	Langenburg	....	3,100 00	3,046 00	216 00	90 00	18	....	....	37·00
Elstow Indep. Tel. Co.	Elstow	750 00	....	750 00	180 00	180 00	13	....	....	2·00
Fairlight Tel. Co.	Fairlight	4,000 00	....	4,034 00	385 00	296 00	29	....	20 00	82·00
Fleming N. Tel. Co.	Fleming	2,675 00	....	2,878 00	861 00	735 00	32	....	98 00	77·00
Fleming S. Tel. Co.	Fleming	3,550 00	....	4,175 00	1,229 00	978 00	46	....	50 00	93·00
Fairmede Tel. Co.	Earlswood	3,475 00	....	3,551 00	621 00	415 00	24	1	35 00	92·00
Forest Tel. Co.	Lumdsen	3,125 00	....	3,300 00	871 00	570 00	32	1	170 00	95·00
Florence Tel. Co.	Carnduff	3,300 00	....	2,984 00	646 00	670 00	32	1	125 00	83·00
Fertile Valley Tel. Co.	Conquest	3,525 00	....	2,764 00	906 00	529 00	31	1	468 00	66·00
Farewell Tel. Co.	Tuxford	1,125 00	....	1,300 00	135 00	84 00	10	....	....	18·00
Foam Lake Tel. Co.	Foam-Lake	550 00	....	750 00	....	....	15	....	....	30·00
Foster Tel. Co.	Abernethy	2,500 00	....	2,500 00	210 00	209 00	24	....	68 00	46·00
Francis Tel. Co.	Francis	3,600 00	....	4,023 00	1,892 00	1,819 00	28	....	25 00	70·00
Fairview Tel. Co.	Regina	1,025 00	....	1,093 00	64 00	35 00	6	....	....	26·00
Fairplay Tel. Co.	Indian-Head	1,625 00	....	1,611 00	401 00	392 00	15	....	25 00	40·00
Farmers Tel. Co.	Herbert	5,450 00	....	6,150 00	947 00	886 00	57	2	340 00	125·00
Foxleigh Tel. Co.	Regina	2,600 00	....	2,553 00	154 00	87 00	13	1	22 00	58·00

Farmington Tel. Co.	Hanley	1,200 00		1,200 00	55 00	58 00	11		6 00	28·00
Francis North Line Tel. Co.	Francis	3,500 00		3,390 00	493 00	388 00	26	1		66·00
Fendale Tel. Co.	Welwyn	1,925 00		2,400 00	622 00	504 00	21	1	32 00	44·00
Fisk Creek Tel. Co.	Aberdeen	1,125 00		1,032 00	38 00	112 00	8			24·00
Fletewode Tel. Co.	Kennedy	3,200 00		3,258 00	433 00	327 00	18	1	62 00	67·00
Fairy Hill Tel. Co.	Fairy-Hill		5,200 00	5,160 00	336 00	143 00	28			104·00
Fargo Tel. Co.	Craik		5,400 00	4,436 00	270 00	123 00	20			69·00
Fields Tel. Co.	Heward		2,800 00	2,802 00	180 00	60 00	15	1	40 00	36·00
Findlater Tel. Co.	Findlater		6,000 00	6,133 00	478 00	178 00	39	1	68 00	70·00
Finnie Tel. Co.	Lorlie		5,500 00	4,948 00	293 00	147 00	23	1	28 00	94·00
Fishing Lake Tel. Co.	Wadena		2,700 00	2,099 00	135 00	49 00	10	2	17 00	32·00
Fletts Springs Tel. Co.	Pathlow		28,000 00	25,245 00	1,316 00	590 00	118	1	250 00	438·00
Floding Tel. Co.	Midale		5,300 00	5,071 00	226 00	90 00	18	1	125 00	85·00
Forward Tel. Co.	Forward		7,500 00	6,860 00	428 00	194 00	34	1	125 00	98·00
Foxbury Tel. Co.	Craik		8,000 00	8,000 00	732 00	410 00	33			140·00
Froude Tel. Co.	Froude		7,700 00	7,000 00	1,240 00	797 00	44	2	320 00	126·00
Flaxcombe N. Tel. Co.	Dewar-Lake		2,800 00	2,787 00	135 00	49 00	10			26·00
Floral Tel. Co.	Floral		11,000 00	10,249 00	1,222 00	699 00	60	1	25 00	184·00
Fillmore Tel. Co.	Fillmore		10,500 00	10,16 00	633 00	235 00	50			150·00
Frobisher Tel. Co.	Frobisher		4,000 00	3,825 00	190 00	85 00	15			42·00
Francis E. Tel. Co.	Francis		9,000 00	8,146 00	514 00	220 00	42			136·00
Fort Pelly Indep. Tel. Co.	Pelly	695 00					9			15·00
Fleming Tel. Co.	Fleming	2,000 00		1,864 00	729 00	100 00	30	1	600 00	30·00
Farmers N.E. Tel. Co.	Milestone	950 00		965 00	117 00	177 00	13			26·00
Fairlight Indep. Tel. Co.	Fairlight	725 00		1,100 00	375 00	296 00	18	2	380 00	10·00
Grey-Milestone Tel. Co.	Milestone	2,100 00		2,503 00	286 00	302 00	30		50 00	110·00
Golden Flat Tel. Co.	Pitman	3,325 00		3,474 00	159 00	162 00	17			64·00
Glen Ewan Tel. Co.	Glen-Ewan	9,500 00		10,500 00	2,306 00	1,815 00	86	1	1,350 00	285·00
Greendale Tel. Co.	Boharm	1,350 00		1,067 00	90 00	131 00	9	1	38 00	24·00
Grenfell Tel. Co.	Grenfell	2,290 00		2,236 00	383 00	370 00	18			39·00
Grassmere Tel. Co.	Qu'Appelle	1,500 00		1,500 00	85 00	85 00	13			28·00
Graytown Tel. Co.	Windthorst	2,625 00		3,066 00	798 00	676 00	22		42·00	59·00
Glenside Tel. Co.	Glenside	2,675 00		2,816 00	683 00	538 00	15		288 00	48·00
Grand View Tel. Co.	Moosejaw	966 00		910 00	72 00	96 00	6			28·00
Grangers Tel. Co.	Delisle	1,700 00		1,426 00	240 00	205 00	13	1	78 00	32·00
Grand Prairie Tel. Co.	Eyebrow	1,800 00		1,800 00	242 00	193 00	18		50 00	36·00
Garden Valley Tel. Co.	Outlook		4,000 00	3,842 00	275 00	130 00	24			45·00
Gartmore Zorra Tel. Co.	Shillingthorpe		6,000 00	5,693 00	216 00	135 00	23			54·00
Gerald Tel. Co.	Gerald		6,000 00	5,989 00	660 00	168 00	28	1	43 00	71·00
Gilead Tel. Co.	Hanley		1,700 00	1,766 00	186 00	97 00	10			22·00
Girvin Tel. Co.	Girvin		1,700 00	1,726 00	113 00	60 00	8			23·00
Gledhow Tel. Co.	O'Malley		10,200 00	9,832 00	733 00	503 00	41	2	480 00	148·00
Glen Adelaide Tel. Co.	Wawota		7,700 00	7,751 00	456 00	212 00	38	2	92 00	135·00
Glenavon N. Tel. Co.	Glenavon		1,500 00	1,523 00	168 00	61 00	14			37·00
Glenford Tel. Co.	Glenside		7,000 00	6,800 00	453 00	210 00	35			110·00
Good Hope Tel. Co.	Waldron		12,700 00	12,336 00	634 00	273 00	52	1	32 00	163·00
Goodwater Tel. Co.	Goodwater		8,700 00	7,209 00	492 00	205 00	41	1	7 00	118·00
Glenavon S. Tel. Co.	Glenavon		16,000 00	15,390 00	786 00	325 00	63	1	120 00	185·00
Gores Tel. Co.	Ogema		2,000 00	1,750 00	108 00	54 00	8			36·00
Govan Tel. Co.	Govan		16,500 00	16,824 00	1,146 00	475 00	93	1	600 00	283·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Graham-Chatsworth Tel. Co.	Picnic		6,500 00	6,618 00	394 00	170 00	32	1	22 00	111·00
Grand Bend Tel. Co.	Weyburn		7,000 00	7,492 00	478 00	195 00	39	1	166 00	114·00
Great Deer Tel. Co.	Borden		11,000 00	10,235 00	1,210 00	425 00	65	2	264 00	158·00
Great West Tel. Co.	Wapella		4,000 00	4,001 00	320 00	115 00	20			47·00
Green Farm Tel. Co.	Herbert		7,500 00	7,974 00	516 00	235 00	43	1	125 00	155·00
Grimes Tel. Co.	Lampman		2,300 00	2,058 00	132 00	49 00	10	2	120 00	20·00
Guernesy Tel. Co.	Guernsey		17,000 00	16,420 00	1,300 00	490 00	82	1	223 00	270·00
Glenada Tel. Co.	Glenada		13,000 00	12,894 00	928 00	396 00	58			205·00
Great Bend Tel. Co.	Radisson		7,000 00	7,110 00	382 00	178 00	31			102·00
Grovenland Tel. Co.	Lanigan		2,500 00	2,314 00	132 00	55 00	11			31·00
Gladstone Tel. Co.	Bethune		5,000 00	4,887 00	329 00	169 00	28	3	46 00	68·00
Glen Ewan Indep. Tel. Co.	Glen-Ewan	850 00		1,200 00	538 00	436 00	27	2	278 00	9·25
Govan Indep. Tel. Co.	Govan	1,425 00		4,965 00	1,508 00	1,263 00	67	1	150 00	312·00
Gainsboro Mun. Tel. Co.	Gainsboro		3,000 00	3,300 00	832 00	876 00	34		660 00	40·00
Haycreek Tel. Co.	Maple-Creek	950 00		950 00			8			33·00
Hanley Tel. Co.	Hanley	2,930 00		2,930 00	403 00	231 00	17			67·00
Huron & Clinton Tel. Co.	Tuxford	3,375 00		3,724 00	617 00	276 00	28	2	265 00	85·00
Hill Farm Tel. Co.	Lemberg	4,125 00		4,433 00	279 00	259 00	33	2	78 00	96·00
Hepburn Tel. Co.	Hepburn	7,000 00		6,476 00	567 00	534 00	72	2	375 00	156·00
Huronville Farmers Tel. Co.	Huronville	3,875 00		3,808 00	322 00	250 00	34	1	200 00	91·00
Hope Tel. Co.	Abernethy	875 00		860 00	15 00	25 00	5			10·00
Heward Tel. Co.	Heward	4,800 00		4,800 00	1,763 00	1,551 00	37			80·00
Highview Tel. Co.	Dumas	2,850 00		3,760 00	562 00	376 00	25	1	37 00	80·00
Holdonian Tel. Co.	Francis	1,175 00		858 00	154 00	106 00	10			18·00
Heil's Lake Tel. Co.	Lemberg	2,625 00		2,100 00	300 00	255 00	20	1	180 00	54·00
Hursh Tel. Co.	Macoun	800 00		823 00	103 00	114 00	9			20·00
Hazelcliffe Tel. Co.	Hazelcliffe	1,450 00		856 00	589 00	390 00	10			26·00
Hayes Tel. Co.	Nokomis	800 00		847 00	129 00	73 00	8			15·00
Hallville Tel. Co.	Aylesbury		10,000 00	9,920 00	625 00	275 00	50			95·00
Hancon Tel. Co.	Lajorde		4,800 00	3,981 00	238 00	105 00	19			46·00
Heron Tel. Co.	Heron		5,200 00	5,258 00	324 00	125 00	25	2	38 00	90·00
High Ridge Tel. Co.	Kennedy		2,800 00	2,509 00	208 00	75 00	13	1	6 00	37·00
Hildahl Tel. Co.	Estevan		6,100 00	5,756 00	320 00	110 00	21			96·00
Hillcrest Tel. Co.	Bladworth		2,600 00	3,025 00	170 00	75 00	15	1	10 00	34·00
Hillsdale Tel. Co.	Simpson		4,500 00	4,278 00	282 00	125 00	21			85·00
Hume Tel. Co.	Hume		4,000 00	4,529 00	265 00	108 00	20			44·00

Huron Tel. Co.	Tugaske		7,500 00	7,379 00	568 00	260 00	44	1	68 00	75·00
Hillier Tel. Co.	Stoughton		10,500 00	10,302 00	574 00	265 00	47	1	46 00	173·00
Hyde Tel. Co.	Hyde		1,800 00	1,700 00	86 00	49 00	7			27·00
Harwarden Tel. Co.	Harwarden		10,000 00	10,690 00	694 00	315 00	57	1	75 00	142·00
Hub Tel. Co.	Kennedy		2,000 00	1,951 00	130 00	55 00	10			20·00
International Tel. Co.	North-Portal	700 00		688 00	157 00	172 00	10		13 00	22·00
Inglewood Tel. Co.	Qu'Appelle	5,000 00		5,064 00	736 00	521 00	41			108·00
Ideal Tel. Co.	Griffin		7,800 00	6,250 00	318 00	130 00	24	1	39 00	46·00
Industrial Tel. Co.	Bradwell		2,000 00	1,944 00	126 00	59 00	11			21·00
Ingleside Tel. Co.	Harrowby		4,600 00	4,660 00	376 00	140 00	28	1	35 00	81·00
Innis Tel. Co.	Griffin		4,000 00	3,945 00	366 00	140 00	28	1	223 00	62·00
Ivanhoe Tel. Co.	Moosomin		3,800 00	3,677 00	376 00	152 00	28			45·00
Iola Tel. Co.	Fairmont		7,200 00	7,392 00	382 00	175 00	31			63·00
International Power Co. Tel. Line	Portal	7,900 00		758 00	645 00	632 00	26	4	486 00	6·00
Juniata Tel. Co.	Juniata		5,900 00	5,937 00	492 00	215 00	41	1	320 00	35·00
Kandahar Tel. Co.	Kandahar		6,000 00	6,000 00	382 00	175 00	31	1	180 00	70·00
Kansas Tel. Co.	Drake		11,000 00	9,953 00	936 00	390 00	78	2	66 00	180·00
Keelerville Tel. Co.	Keeler		8,800 00	8,555 00	656 00	275 00	53			148·00
Kanaston Tel. Co.	Kanaston		11,000 00	10,717 00	598 00	295 00	49	2	272 00	160·00
Khedive Tel. Co.	Khedive		6,000 00	5,516 00	570 00	235 00	45	1	225 00	88·00
Kindred Tel. Co.	Holdfast		5,000 00	5,032 00	336 00	160 00	28	1	2 00	74·00
Kingsley Tel. Co.	Windthorst		1,600 00	1,415 00	143 00	59 00	11			20·00
Kronan Tel. Co.	Kronan		8,000 00	7,217 00	534 00	230 00	42	2	81 00	105·00
Kilmorey Tel. Co.	Watrous		4,300 00	4,202 00	296 00	135 00	23			34·00
Kent Tel. Co.	Davidson		5,000 00	4,969 00	286 00	115 00	23			55·00
Kaiser Tel. Co.	Kaiser		2,250 00	2,284 00	210 00	85 00	15			32·00
Kenlis Tel. Co.	Kenlis	1,250 00		1,250 00	441 00	474 00	15	2	214 00	42·00
Kenilworth Tel. Co.	Pense	1,200 00		1,126 00	216 00	214 00	13			25·00
Kinley Tel. Co.	Kinley	1,375 00		1,361 00	456 00	504 00	12	1	49 00	24·00
Kendalton Tel. Co.	Wapella	1,180 00		1,180 00	237 00	210 00	10	1	5 00	27·00
King Edward Tel. Co.	Regina	1,475 00		1,870 00	229 00	169 00	12	1	50 00	26·00
Key West Tel. Co.	Ogema	4,100 00		3,411 00	362 00	206 00	40			106·00
Kindersley Tel. Co.	Kindersley	1,900 00		1,850 00	194 00	131 00	16	1	50 00	45·00
Kennedy High View Tel. Co.	Kennedy	1,350 00		1,233 00	162 00	70 00	10			32·00
Long Grade Tel. Co.	Milestone	780 00		775 00			13			23·00
Lang Mutual No. 1 Tel. Co.	Lang	630 00		630 00		33 00	15	1	9 00	16·00
" No. 2 "	"	640 00		474 00		56 00	17	1	56 00	16·00
" No. 3 "	"	1,050 00		900 00	67 00	67 00	14			13·00
" No. 4 "	"	1,300 00		1,300 00			27			28·00
" No. 5 "	"	1,500 00		1,700 00	49 00	41 00	28			34·00
Lake Centre Tel. Co.	Strassburg	6,000 00		5,500 00	586 00	542 00	42	1	120 00	124·00
Laird Tel. Co.	Laird	5,700 00		6,902 00	1,892 00	1,740 00	69	1	450 00	130·00
Lac Qui Parle Tel. Co.	Midale	7,000 00		7,000 00	1,508 00	1,376 00	69			171·00
Lumsden Beach Tel. Co.	Lumsden	2,400 00		1,725 00	615 00	649 00	22	1	83 00	37·00
Lake Tel. Co.	Abernethy	600 00		650 00	108 00	107 00	8	1	14 00	16·00
Livingston Tel. Co.	Brownlee	1,350 00		1,312 00	137 00	104 00	11	1	6 00	25·00
Laura Tel. Co.	Laura	7,900 00		6,810 00	3,639 00	3,215 00	78	1	750 00	136·00
Little Bluff Tel. Co.	Moosomin	1,525 00		2,300 00	267 00	253 00	15			41·00
Loretta Tel. Co.	Dalmeny	700 00		681 00		82 00	7			14·00
Luton Tel. Co.	Dubuc	850 00		839 00	135 00	135 00	8			19·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Lorlie Tel. Co.	Lorlie	1,650 00		1,581 00	142 00	140 00	13	1	14 00	36·00
Last Mountain Tel. Co.	Semans	3,575 00		3,680 00	777 00	259 00	25			80·00
Lajorde Tel. Co.	Lajorde		3,000 00	2,945 00	178 00	90 00	14	1	20 00	40·00
Lampman Tel. Co.	Lampman		8,000 00	8,460 00	654 00	310 00	52	1	25 00	117·00
Lampman N. Tel. Co.	"		3,000 00	2,786 00	234 00	65 00	17			38·00
Landen Tel. Co.	"		5,700 00	5,328 00	394 00	170 00	32	1	3 00	62·00
Langbank Tel. Co.	Langbank		7,700 00	7,519 00	680 00	285 00	55	1	98 00	128·00
Lanigan Tel. Co.	Lanigan		2,000 00	1,992 00	135 00	68 00	11			22·00
Latham Tel. Co.	Osage		6,200 00	4,815 00	344 00	145 00	27	1	15 00	104·00
Lewison Tel. Co.	Raymore		10,500 00	10,240 00	598 00	265 00	49	1	45 00	176·00
Lockwood Tel. Co.	Lockwood		10,000 00	9,964 00	694 00	285 00	57			143·00
Lovat Tel. Co.	Glenavon		2,500 00	2,268 00	138 00	61 00	10			15·00
Luton Tel. Co.	Dubuc		4,000 00	3,981 00	312 00	125 00	26	1	115 00	70·00
Lone Corner Tel. Co.	Qu'Appelle		3,500 00	3,072 00	210 00	80 00	15			57·00
Lewvan Tel. Co.	Lewvan		7,200 00	7,196 00	454 00	195 00	37	1	112 00	101·00
Loch Ayre Tel. Co.	Bethune		5,800 00	5,671 00	418 00	190 00	34	1	6 00	76·00
Liberty Tel. Co.	Liberty		3,500 00	3,319 00	226 00	110 00	18	1	4 00	57·00
Logberg Tel. Co.	Calder		4,600 00	4,400 00	212 00	90 00	16			29·00
Little Manitou Tel. Co.	Watrous		3,700 00	3,245 00	212 00	90 00	16	1	15 00	27·00
Lynne Tel. Co.	Langham		8,300 00	6,854 00	394 00	170 00	32			100·00
Laura Indep. Tel. Co.	Laura	1,000 00		1,000 00			14			0·75
Liberty Tel. Co.	Liberty	294 00		375 00	140 00	135 00	7			0·75
Lumsden Indep. Tel. Co.	Lumsden	2,400 00		5,184 00	3,485 00	2,810 00	109	5	1,894 00	10·00
Maple Leaf Tel. Co.	Tuxford	3,025 00		3,200 00	375 00	359 00	24	1	271 00	78·00
Moosomin E. Tel. Co.	Moosomin	825 00		1,100 00	271 00	211 00	12		12 00	22·00
Moosomin Tel. Co.	Moosomin	3,600 00		4,244 00	892 00	552 00	52		62 00	137·00
McTaggart Tel. Co.	McTaggart	4,825 00		5,747 00	2,096 00	1,816 00	67	1	900 00	126·00
Moosejaw, Granton & Blue Hill Tel. Co.	Moosejaw	5,550 00		6,749 00	961 00	1,061 00	58		207 00	184·00
Moose Mountain Tel. Co.	Arcola	4,800 00		4,711 00	980 00	802 00	40	1	81 00	146·00
Moosejaw Enterprise Tel. Co.	Moosejaw	1,175 00		1,069 00	200 00	115 00	10			18·00
Minnesta Tel. Co.	Vanscoy	1,150 00		1,547 00	295 00	191 00	22			60·00
Markinch Tel. Co.	Markinch	2,500 00		3,272 00	700 00	112 00	22	1	38 00	62·00
McFarlane Tel. Co.	Nokomis	1,200 00		1,380 00	222 00	197 00	12	1	35 00	30·00
Meadowvale Tel. Co.	Saltcoats	550 00		470 00	144 00	103 00	7			18·00
McLean Tel. Co.	McLean	1,500 00		1,800 00		138 00	23			35·00
Midway Tel. Co.	Strassburg	1,750 00		1,387 00	124 00	36 00	14			35·00

Mount Pisgah Tel. Co.	Balcarres	600 00		510 00	199 00	199 00	8			18·00
Maple Grove Tel. Co.	Cupar	1,050 00		1,086 00	86 00	120 00	10			24·00
Markinch N. Tel. Co.	Markinch	1,600 00		1,600 00	220 00	59 00	16	1	17 10	30·00
Markinch S. Tel. Co.	Markinch	1,100 00		1,357 00	93 00	25 00	11			23·00
Mountainside Tel. Co.	Strassburg	500 00		489 00	75 00	36 00	5			16·00
Montgomery Tel. Co.	Kennedy	700 00		498 00	80 00	71 00	5			18·00
Manor Tel. Co.	Manor		16,000 00	14,900 00	1,128 00	480 00	94	1	35 00	238·00
Maple Valley Tel. Co.	Davidson		4,900 00	4,800 00	314 00	145 00	27	1	25 00	162·00
Marquis Tel. Co.	Marquis		11,600 00	10,562 00	804 00	335 00	67	2	225 00	147·00
Maryfield Tel. Co.	Maryfield		7,000 00	6,946 00	432 00	208 00	36	1	23 00	117·00
Maymont Tel. Co.	Maymont		9,000 00	8,644 00	600 00	240 00	50	1	246 00	74·00
McGregor Tel. Co.	Macoun		4,200 00	4,049 00	380 00	165 00	31			70·00
Merrington Tel. Co.	Kindersley		3,750 00	3,854 00	234 00	95 00	17	1	30 00	59·00
Morris Tel. Co.	Osage		5,500 00	5,202 00	375 00	150 00	32	1	102 00	82·00
Morse	Morse		15,000 00	13,651 00	960 00	350 00	80	1	300 00	267·00
Moose Creek Tel. Co.	Carlyle		14,500 00	15,000 00	1,044 00	435 00	87	1	152 00	284·00
Mair Tel. Co.	Fairlight		11,400 00	10,820 00	598 00	265 00	49	1	58 00	210·00
Montgomery Tel. Co.	Kennedy		4,500 00	4,470 00	334 00	185 00	27	1	7 00	75·00
Meskanaw Tel. Co.	Kinistino		9,600 00	9,478 00	515 00	216 00	40	1	25 00	160·00
Moon Lake Tel. Co.	Saskatoon		2,500 00	2,235 00	132 00	65 00	11			25·00
Milestone Farmers Tel. Co.	Milestone	2,220 00		4,000 00	2,941 00	3,254 00	70	2	2,233 00	26·00
Milestone S.W. Indep. Tel. Co.	Milestone	2,025 00		1,991 00	341 00	281 00	29			35·00
Maryfield Indep. Tel. Co.	Maryfield.	1,735 00		1,950 00	508 00	500 00	27	3	660 00	10·00
Maple Creek Tel. Co	Maple-Creek	10,460 00			2,700 00	900 00	154	2	1,300 00	54·00
Midale Indep. Tel. Co.	Midale	1,800 00		2,405 00	1,468 00	1,322 00	24	2	625 00	5·50
Melford Mun. Tel. Co.	Melford		9,100 00	14,799 00	6,974 00	5,492 00	159	5	2,340 00	600·00
North Regina Tel. Co.	Regina	525 00		646 00		60 00	7		4 00	9·00
North Carievale Tel. Co.	Carievale	975 00		877 00	98 00	83 00	14			22·00
North Portal Tel. Co.	North-Portal	2,725 00		2,538 00	537 00	342 00	29	1	53 00	71·00
North Weyburn Tel. Co.	Weyburn	3,400 00		3,420 00	234 00	273 00	32		25 00	81·00
North Pense Tel. Co.	Pense	6,500 00		6,200 00	1,188 00	1,132 00	67			198·00
North Aberdeen Tel. Co.	Aberdeen	525 00		517 00	216 00	59 00	5			10·00
North Halbrite Tel. Co.	Halbrite	3,600 00		5,686 00	772 00	770 00	25			63·00
North Yorkton Tel. Co.	Yorkton	7,000 00		4,202 00	597 00	497 00	45	1	53 00	150·00
North Antler Tel. Co.	Gainsboro	3,000 00		2,530 00	180 00	204 00	22	1	52 00	58·00
North Star Tel. Co.	Wapella	1,375 00		1,375 00	120 00	51 00	11	1	8 00	35·00
North Kisbey Tel. Co.	Kisbey	5,075 00		7,119 00	866 00	758 00	43	1	360 00	95·00
North Craven Tel. Co.	Craven	2,825 00		2,573 00	544 00	126 00	22		12 00	50·00
North Wideawake Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle	1,431 00		1,573 00	126 00	93 00	9	1	65 00	39·00
North Langham Tel. Co.	Langham	449 00		436 00	18 00	10 00	6			10·00
North East Weyburn Tel. Co.	Weyburn	1,200 00		1,050 00	55 00	65 00	11		10 00	21·00
Nutana Tel. Co.	Saskatoon	900 00		675 00		78 00	9			11·00
New Stienbach Tel. Co.	Aberdeen	1,500 00		1,040 00	108 00	103 00	8	1		32·00
New Deloraine Tel. Co.	Davidson	2,825 00		3,000 00	648 00	655 00	24	1		60·00
New Hastings Tel. Co.	Moosomin	2,050 00		2,489 00	434 00	438 00	21		9 00	55·00
Nokomis Tel. Co.	Nokomis	2,500 00		2,705 00		60 00	19		20 00	52·00
Newberry Tel. Co.	Archives	3,275 00		3,274 00	299 00	316 00	29			53·00
Naisberry Tel. Co.	Melford		7,500 00	7,641 00	622 00	255 00	51	1	94 00	116·00
Neidpath Tel. Co.	Herbert		13,000 00	12,700 00	754 00	320 00	62	2	290 00	192·00
New Imperial Tel. Co.	Imperial		26,000 00	29,000 00	2,744 00	1,200 00	162	2	980 00	560·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombr.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
North Bienfait Tel. Co.	Bienfait		5,700 00	5,671 00	372 00	165 00	31	1	371 00	82·00
North Churchbridge Tel. Co.	Churchbridge		11,500 00	11,050 00	660 00	285 00	55	1	25 00	113·00
North Redvers Tel. Co.	Redvers		17,800 00	16,995 00	1,032 00	430 00	86	1	14 00	181·00
North Tyvan Tel. Co.	Tyvan		1,500 00	1,304 00	96 00	40 00	8			20·00
North Benson Tel. Co.	Benson		10,000 00	9,481 00	658 00	270 00	54	1	70 00	160·00
New Deloraine Tel. Co.	Davidson		5,500 00	6,000 00	310 00	135 00	25	1	85 00	75·00
Narrow Lake Tel. Co.	Wilkie		14,000 00	12,140 00	622 00	255 00	51			218·00
North Forget Tel. Co.	Forget		8,500 00	6,640 00	416 00	165 00	33	1	146 00	124·00
Okahena Tel. Co.	Drinkwater	1,000 00		990 00	157 00	138 00	18			18·00
Oxbow Tel. Co.	Oxbow	7,575 00		9,646 00	5,728 00	5,728 00	93	1	579 00	327·00
Overbrook Tel. Co.	Eyebrow	2,100 00		2,130 00	184 00	97 00	19		22 00	56·00
Odessa Tel. Co.	Odessa		11,000 00	10,077 00	808 00	345 00	69	1	153 00	149·00
Outram Tel. Co.	Outram		4,800 00	4,838 00	334 00	145 00	27	1	125 00	66·00
O. K. Tel. Co.	Colegate		3,500 00	3,256 00	190 00	75 00	15			38·00
Orange View Tel. Co.	Watrous		4,200 00	4,127 00	298 00	130 00	24	1	14 00	36·00
Ormiston Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle		2,500 00	2,612 00	210 00	63 00	12			30·00
Oak Hill Tel. Co.	Melville		14,000 00	13,176 00	696 00	310 00	58			240·00
Oxbow Indep. Tel. Co.	Oxbow	1,975 00		5,210 00	4,013 00	3,320 00	95	2	1,156 00	
Osage Indep. Tel. Co.	Osage	1,950 00		2,174 00	550 00	122 00	27			
Prairie Home Tel. Co.	Craik	1,800 00		2,150 00	908 00	789 00	16			46·00
Pioneer Tel. Co.	Moosejaw	1,375 00		1,375 00	165 00	150 00	11			24·00
Pleasant Plains Tel. Co.	Blackwood	1,675 00		2,286 00	206 00	195 00	11			36·00
Pleasant Creek Tel. Co.	Lemberg	2,625 00		2,639 00	219 00	196 00	22	1	41 00	50·00
Pleasant Forks Tel. Co.	Lemberg	1,800 00		1,400 00	90 00	78 00	12	1	49 00	42·00
Pasqua Tel. Co.	Pasqua	900 00		500 00	72 00	50 00	9			14·00
Pasqua S.E. Tel. Co.	Pasqua	1,320 00		1,320 00	64 00	60 00	8		60 00	22·00
Pengarth Tel. Co.	Pengarth	2,900 00		2,745 00	270 00	193 00	18	1	60 00	128·00
Prairieville Tel. Co.	Swift-Current	1,000 00		1,100 00	384 00	252 00	12			24·00
Prospect Tel. Co.	Weyburn	1,950 00		1,114 00	76 00	67 00	10			27·00
Park Tel. Co.	Watrous	675 00		680 00	64 00	62 00	9		9 00	12·00
Prairieview Tel. Co.	Eyebrow	2,500 00		2,257 00			15			56·00
Prosperity Tel. Co.	Prosperity	2,350 00		2,244 00	110 00	125 00	15			55·00
Poplar Grove Tel. Co.	Wolseley	1,625 00		1,611 00	196 00	152 00	12	1	17 00	36·00
Pengman Tel. Co.	Pengman	7,375 00		7,408 00	888 00	750 00	62	1	457 00	120·00
Potter Tel. Co.	Tyvan	625 00		500 00	50 00	30 00	5			11·00
Pelly Tel. Co.	Pelly		1,200 00	1,200 00	85 00	35 00	6			10·00

Paswegin Tel. Co.	Paswegin		6,500 00	6,224 00	404 00	46 00	35 00	1	120 00	88·00
Pleasant Hills Tel. Co.	Melville		10,000 00	10,097 00	466 00	190 00	38	1	130 00	172·00
Pibrock Tel. Co.	Regina		20,200 00	22,692 00	1,128 00	480 00	94	1	65 00	430·00
Pleasant Valley Tel. Co.	Bladworth		8,300 00	8,043 00	478 00	195 00	39	1	21 00	167·00
Pleasant View Tel. Co.	Briercrest		7,000 00	6,839 00	384 00	170 00	32	1	40 00	108·00
Plymouth Tel. Co.	Watrous		4,200 00	4,173 00	224 00	95 00	17	1	9 00	88·00
Prairie Tel. Co.	Tate		3,200 00	2,733 00	210 00	85 00	17	1	12 00	33·00
Prairie Lea Tel. Co.	Creelman		4,700 00	4,687 00	334 00	145 00	27			66·00
Prairie Lily Tel. Co.	Rouleau		4,000 00	3,848 00	245 00	110 00	20			53·00
Progressive Tel. Co.	Bradwell		2,200 00	1,845 00	136 00	50 00	10			21·00
Parkbeg Tel. Co.	Parkbeg		7,700 00	7,706 00	42 00	186 00	36			123·00
Petrolia Tel. Co.	Moosejaw		3,000 00	2,837 00	196 00	74 00	12			38·00
Patience Lake Tel. Co.	Sutherland		7,000 00	6,450 00	454 00	95 00	37			104·00
Pense Indep. Tel. Co.	Pense	1,500 00		2,500 00	966 00	893 00	50			
Quill Plains Tel. Co.	Watson		10,000 00	9,673 00	612 00	265 00	51			118·00
Regina Grand View Tel. Co.	Kronan	3,850 00		3,880 00	300 00	300 00	20			92·00
Rouleau Farmers Tel. Co.	Rouleau	1,725 00		1,800 00	536 00	360 00	25	1	122 00	32·00
Riverside Tel. Co.	Rouleau	625 00		653 00	122 00	138 00	8			17·00
Rose Plain Tel. Co.	Regina	3,500 00		3,500 00	480 00	300 00	24		50 00	60·00
Rose Valley	Indian-Head	4,025 00		4,098 00	682 00	452 00	37	1	10 00	97·00
Rough Bark Tel. Co.	Halbrite	1,875 00		1,981 00	319 00	397 00	24			78·00
Regina Beach Tel. Co.	Lumsden	2,500 00		2,900 00	352 00	275 00	22	3	20 00	52·00
Riga Tel. Co.	Riga	1,600 00		1,800 00	318 00	306 00	13	1	27 00	58·00
Red Fox Valley Tel. Co.	Sintaluta	3,375 00		3,115 00	330 00	314 00	21	2	40 00	54·00
Rufus Tel. Co.	Pense	1,100 00		962 00	148 00	184 00	11			21·00
Rocanville Tel. Co.	Rocanville	6,000 00		6,440 00	1,079 00	508 00	57	2	120 00	116·00
Rudolph Tel. Co.	Rouleau	1,275 00		1,635 00	224 00	160 00	15	1		24·00
Ruby Tel. Co.	Aylesbury	1,100 00		1,030 00	97 00	68 00	9			21·00
Rosthern Tel. Co.	Laird	5,100 00		4,625 00	2,747 00	2,631 00	35	1	116 00	116·00
Reciprocity Tel. Co.	Pense	830 00		800 00			9			13·00
Richfarms Tel. Co.	Nokomis	5,685 00		5,800 00	393 00	346 00	48			74·00
Renown Tel. Co.	Renown		10,800 00	10,640 00	658 00	270 00	54			115·00
Rainton Tel. Co.	Rainton		6,300 00	6,270 00	375 00	165 00	30	2	363 00	68·00
Raymore Tel. Clo.	Raymore		9,000 00	8,341 00	430 00	185 00	35			104·00
Regal Tel. Co.	Swift-Current		5,800 00	5,700 00	286 00	115 00	23			82·00
Redrows Tel. Co.	Balcarres		1,200 00	1,186 00	98 00	35 00	5			19·00
Rhein Tel. Co.	Rhein		4,000 00	3,836 00	192 00	80 00	16	1	58 00	36·00
Riceton Tel. Co.	Riceton		13,000 00	11,417 00	684 00	285 00	57			163·00
Rich Prairie Tel. Co.	Bienfait		6,200 00	5,763 00	274 00	120 00	22	2	428 00	88·00
Rockland Tel. Co.	Semans		4,450 00	4,305 00	264 00	120 00	22			66·00
Rowlette Tel. Co.	Caron		4,100 00	4,100 00	180 00	75 00	15	1	59 00	71·00
Roxboro Tel. Co.	Griffin		3,600 00	3,156 00	206 00	90 00	18			44·00
Rugg Tel. Co.	Outram		7,000 00	7,178 00	426 00	165 00	33	2	190 00	111·00
Rosebank Tel. Co.	Carnduff		5,500 00	5,359 00	245 00	110 00	20	2		80·00
River Ayr Tel. Co.	Broadview		2,500 00	2,471 00	120 00	49 00	10	1	10 00	30·00
Ruddell Tel. Co.	Ruddell		6,500 00	5,989 00	634 00	160 00	32	1	32 00	84·00
Roll Tel. Co.	Qu'Appelle		1,500 00	1,390 00	108 00	45 00	9			13·00
Redvers Indep. Tel. Co.	Redvers	1,000 00		1,288 00	77 00	118 00	20	1	107 00	40·00
Saskatchewan, téléph. du gouvernement.	Regina		5,027,161 60	5,027,161 60	779,649 60	423,289 90	*16,764	361	334,500 00	94,774·00

* Y compris 9,906 actionnés par courant central.

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nomb. de téléph., de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rénumération. Nombre.	Employés et rénumération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Sutherland Tel. Co.	Saskatoon	1,200 00	....	1,200 00	....	101 00	8	....	....	27·00
Swanston Tel. Co.	Govan	6,875 00	....	7,485 00	1,363 00	1,074 00	49	....	....	200·00
Springcreek-Coverdale Tel. Co.	Moosomin	3,850 00	....	3,877 00	....	....	30	....	....	111·00
Saltcoats Tel. Co.	Saltcoats	6,725 00	....	8,834 00	2,746 00	1,867 00	88	1	149 00	288·00
Sunnyhill Tel. Co.	Briercrest	2,300 00	....	4,300 00	548 00	504 00	21	1	20 00	74·00
Silverton Tel. Co.	Carnduff	1,825 00	....	1,875 00	575 00	300 00	24	1	50 00	45·00
Stony Beach Tel. Co.	Belle Plaine	5,700 00	....	5,251 00	789 00	688 00	58	2	466 00	198·00
Summerside Tel. Co.	Caron	4,537 00	....	4,172 00	757 00	487 00	34	....	....	114·00
S. Antler Tel. Co.	Carnduff	1,100 00	....	1,100 00	154 00	117 00	13	....	....	26·00
S. Regina Tel. Co.	Regina	1,000 00	....	939 00	149 00	74 00	9	....	....	18·00
Stoughton Tel. Co.	Stoughton	4,300 00	....	4,246 00	521 00	311 00	43	1	68 00	82·00
Sedley Tel. Co.	Sedley	3,240 00	....	3,240 00	302 00	215 00	24	....	....	94·00
Spring Coulee Tel. Co.	Sintaluta	1,250 00	....	1,164 00	159 00	168 00	9	....	10 00	20·00
Sunny South Tel. Co.	Indian-Head	1, 50 00	....	1,300 00	522 00	461 00	12	2	275 00	24·00
S. Carievale Tel. Co.	Carievale	1,125 00	....	1,026 00	143 00	138 00	15	....	....	26·00
Stanley Tel. Co.	Moosomin	1,000 00	....	1,140 00	182 00	169 00	12	....	15 00	28·00
Springdale Tel. Co.	Regina	1,725 00	....	1,509 00	55 00	75 00	11	....	....	26·00
S. Gainsboro Tel. Co.	Gainsboro	2,625 00	....	2,700 00	452 00	303 00	27	1	30 00	76·00
S. Welwyn Tel. Co.	Welwyn	1,150 00	....	1,460 00	273 00	250 00	11	....	....	21·00
Sherwood	Regina	4,375 00	....	4,000 00	579 00	382 00	31	1	30 00	92·00
S. Pense Tel. Co.	Pense	1,200 00	....	1,181 00	256 00	203 00	11	....	....	32·00
St. Andrews Tel. Co.	Wapella	1,100 00	....	1,095 00	166 00	121 00	11	1	8 00	32·00
Sarawak Tel. Co.	Belle Plaine	1,100 00	....	1,018 00	188 00	50 00	12	....	....	22·00
S. Arcola Tel. Co.	Arcola	4,375 00	....	4,327 00	520 00	210 00	29	1	35 00	105·00
Stewart Valley-Leinan Tel. Co.	Stewart-Valley	2,150 00	....	2,063 00	193 00	120 00	12	....	....	52·00
Sunrise Tel. Co.	Grande-Coulée	1,200 00	....	923 00	160 00	181 00	12	....	12 00	16·00
Summerhill Tel. Co.	Grenfell	1,375 00	....	1,135 00	....	177 00	11	....	14 00	26·00
Superior Tel. Co.	Swift-Current	1,750 00	....	1,750 00	13 00	104 00	32	....	....	16·00
S. Carlyle Tel. Co.	Carlyle	1,150 00	....	1,032 00	210 00	189 00	6	....	38 00	28·00
Sydenham Tel. Co.	Guernsey	2,050 00	....	2,600 00	873 00	852 00	20	1	73 00	44·00
Summerberry Tel. Co.	Summerberry	5,150 00	....	5,000 00	865 00	941 00	42	....	85 00	95·00
S. Boharm Tel. Co.	Moosejaw	1,467 00	....	1,371 00	72 00	91 00	10	....	8 00	26·00
Semans Tel. Co.	Semans	5,550 00	....	6,338 00	1,097 00	1,068 00	39	....	....	116·00
Strassburg Tel. Co.	Strassburg	450 00	....	428 00	....	11 00	6	....	....	6·00
Sunny North Tel. Co.	Southey	1,125 00	....	1,023 00	49 00	79 00	9	....	10 00	25·00
Swift Creek Tel. Co.	Carlyle	1,200 00	....	1,200 00	131 00	137 00	12	....	....	20·00

Saline Tel. Co.	Tate	2,250 00		2,084 00	574 00	329 00	18				40·00
Springbrook Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle	1,250 00		1,087 00	147 00	127 00	10	1	50 00		24·00
S. Maryfield Tel. Co.	Maryfield	3,550 00		3,350 00		34 00	28	1	33 00		81·00
Scandinavian Tel. Co.	Govan		4,000 00	3,480 00	238 00	105 00	19				65·00
Schneider Tel. Co.	Weyburn		3,000 00	2,477 00	156 00	65 00	12				28·00
Seaforth Tel. Co.	Simpson		7,200 00	7,585 00	732 00	305 00	61	1	150 00		131·10
Seymour Tel. Co.	Carievale		5,300 00	5,240 00	286 00	125 00	23				81·00
Silton N.W. Tel. Co.	Silton		6,500 00	6,133 00	348 00	145 00	29	1	75 00		60·00
Sinnett Tel. Co.	Lanigan		2,500 00	2,260 00	132 00	65 00	11				44·00
S. Bethune Tel. Co.	Bethune		5,300 00	5,278 00	396 00	165 00	33				74·00
S. Churchbridge Tel. Co.	Churchbridge		8,800 00	7,943 00	528 00	220 00	44	1	38 00		63·00
S. Cupar Tel. Co.	Cuppar		4,000 00	3,280 00	226 00	70 00	18				45·00
S. Forget Tel. Co.	Forget		14,000 00	13,238 00	852 00	365 00	71	1	258 00		162·00
S. Kisbey Tel. Co.	Kisbey		6,500 00	6,235 00	588 00	245 00	49	2	242 00		130·00
S. Radisson Tel. Co.	Radisson		7,000 00	7,169 00	526 00	240 00	48	1	77 00		75·00
S. Valley Tel. Co.	Kindersley		4,200 00	4,160 00	178 00	180 00	14				54·00
Star Tel. Co.	Antler		8,800 00	9,690 00	636 00	265 00	53	2	415 00		169·00
Starr's Point Tel. Co.	Qu'Appelle		7,200 00	7,210 00	418 00	175 00	34				112·00
St. Elmo Tel. Co.	Griffin		3,000 00	2,381 00	178 00	80 00	14	1	108 00		36·00
Springfield Tel. Co.	Strongfield		9,000 00	8,269 00	622 00	255 00	51				111·00
Success Tel. Co.	Melville		7,000 00	6,740 00	384 00	160 00	32	1	47 00		138·00
Sunderland Tel. Co.	Kylemore		3,600 00	3,600 00	228 00	105 00	19				51·00
Sunneyside Tel. Co.	Leney		9,500 00	9,133 00	720 00	310 00	60	1	575 00		147·00
Swanson Tel. Co.	Swanson		8,000 00	7,690 00	424 00	185 00	37	1	396 00		102·00
Swift Current Tel. Co.	Swift-Current		2,700 00	2,215 00	135 00	67 00	11				30·00
Silverwood Tel. Co.	Wappella		3,600 00	3,415 00	226 00	110 00	18	1	35 00		51·00
Sunshine Tel. Co.	Avonlea		5,200 00	4,990 00	382 00	165 00	31	1	252 00		38·00
S. Tyvan Tel. Co.	Tyvan		2,700 00	2,760 00	210 00	95 00	15				34·00
Sprattville Tel. Co.	Girvin		6,000 00	5,172 00	348 00	145 00	29				78·00
Storthoaks Tel. Co.	Storthoaks		17,000 00	16,000 00	910 00	375 00	75	1	75 00		235·00
Squirrel Hills Tel. Co.	Indian-Head		1,600 00	1,653 00	125 00	55 00	10				25·00
S. Langham Tel. Co.	Langham		12,500 00	12,340 00	852 00	355 00	71				140·00
Sask. River Tel. Co.	Outlook		6,600 00	6,470 00	365 00	162 00	30				82·00
Sask. View Tel. Co.	Saskatoon		5,000 00	5,105 00	266 00	135 00	23				80·00
Simpson Indep. Tel. Co.	Simpson	1,250 00		1,200 00	1,184 00	1,004 00	30	1	288 00		7·00
Sedley Tel. Co.	Sedley	600 00		600 00	340 00	325 00	17				15·00
Theodore, Springside & Beaverdale Tel. Co.	Theodore	3,200 00		4,500 00	242 00	197 00	43				150·00
Tregarva Union Tel. Co.	Tregarva	4,050 00		4,620 00	1,155 00	1,058 00	45	2	230 00		150·00
Thunder Creek Tel. Co.	Carievale	1,125 00		1,204 00	290 00	288 00	15	1	246 00		29·00
Tugaske Tel. Co.	Tugaske	1,602 00		1,602 00	148 00	90 00	18	2	37 00		26·00
Teece Tel. Co.	Abernethy	800 00		819 00	91 00	94 00	6				16·00
Tantallon Tel. Co.	Tantallon		7,000 00	6,889 00	816 00	340 00	68	1	335 00		124·00
Tessier Tel. Co.	Tessier		12,200 00	10,894 00	744 00	185 00	57	2	486 00		140·00
Third Meridian Tel. Co.	Davidson		7,700 00	7,490 00	480 00	225 00	40	1	35 00		89·00
Thornfield Tel. Co.	Venn		4,600 00	4,225 00	251 00	110 00	20	1	35 00		64·00
Thorsin Tel. Co.	Macoun		5,700 00	5,510 00	352 00	140 00	26				90·00
Troy Tel. Co.	Qu'Appelle		1,800 00	1,702 00	145 00	65 00	12				24·00
Truax Valley Tel. Co.	Truax		3,500 00	3,328 00	214 00	95 00	16	1	241 00		87·00
Tullymet Tel. Co.	Balcarres		6,000 00	5,875 00	312 00	130 00	26				131·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Tyvan Tel. Co.	Tyvan		4,700 00	4,447 00	310 00	135 00	25			64·00
Talmage Tel. Co.	Talmage		5,000 00	5,100 00	320 00	125 00	25	2	58 00	50·00
Tipperary Tel. Co.	Lanigan		2,500 00	2,375 00	115 00	59 00	9			25·00
Togo Tel. Co.	Togo		1,000 00	10,800 00	612 00	265 00	51			152·00
Tate Indep. Tel. Co.	Tate	1,250 00		1,114 00	433 00	305 00	12	1	245 00	4·00
Union Tel. Co.	Cupar	625 00		750 00	97 00	52 00	12			8·00
Unity Tel. Co.	Unity		34,500 00	32,792 00	1,800 00	750 00	150	1	120 00	273·00
Victoria Tel. Co.	Regina	1,500 00		1,500 00	192 00	192 00	12	2	42 00	50·00
Vanscoy Tel. Co.	Vanscoy	1,850 00		1,813 00	265 00	141 00	26	2	191 00	52·00
Vernon Tel. Co.	Moosejaw	400 00		400 00	36 00	54 00	5			12·00
View Hill Tel. Co.	Estevan	2,850 00		2,600 00	285 00	242 00	25			70·00
Venn Tel. Co.	Venn	5,800 00		8,245 00	1,863 00	1,475 00	54		575 00	151·00
Vandura Tel. Co.	Vandura	1,650 00		1,549 00	81 00	80 00	11			29·00
Vibank Tel. Co.	Vibank	3,750 00		3,562 00	173 00	163 00	28		108 00	62·00
Valley Tel. Co.	Moosomin		2,200 00	2,160 00	125 00	52 00	10	1	5 00	40·00
Valley View Tel. Co.	Bladworth		2,000 00	1,759 00	82 00	30 00	6	1	4 00	22·00
Victor Tel. Co.	Saskatoon		5,700 00	5,463 00	432 00	180 00	36			106·00
Virtue Tel. Co.	Saskatoon		4,000 00	3,201 00	166 00	85 00	13	1	10 00	49·00
Viscount Tel. Co.	Viscount		24,000 00	23,577 00	2,106 00	540 00	108	1	91 00	374·00
View Grand Tel. Co.	Frobisher		2,200 00	2,100 00	140 00	60 00	10			29·00
Viscount Village Indep. Tel. Co.	Viscount	545 00		585 00	300 00	275 00	12			
Westfield Tel. Co.	Wollsley	2,950 00		2,265 00	291 00	235 00	24	1		44·00
Wideawake Tel. Co.	Indian-Head	4,075 00		4,854 00	777 00	792 00	38			120·00
Weyburn Tel. Co.	Weyburn	9,375 00		9,375 00	2,109 00	1,830 00	76	8	380 00	234·00
Wilcox Mutual Tel. Co.	Wilcox	6,250 00		7,335 00	1,024 00	704 00	69		450 00	168·00
W. Weyburn Tel. Co.	Weyburn	375 00		375 00	35 00	33 00	5			10·00
Wheatland Tel. Co.	Carnduff	4,400 00		4,400 00	730 00	701 00	44			170·00
Wall Lake Tel. Co.	Dundurn	2,900 00		2,675 00		75 00	13		10 00	52·00
Willmar Tel. Co.	Arcola	5,000 00		5,000 00	1,259 00	1,094 00	42	2	539 00	101·00
Wascana Tel. Co.	Lumsden	2,600 00		2,500 00	314 00	304 00	29	1	96 00	68·00
Wheatbelt No. 2 Tel. Co.	Delisle	2,975 00		3,540 00		173 00	29	1	80 00	92·00
Wheatbelt No. 3 Tel. Co.	Delisle	3,300 00		2,100 00	529 00	461 00	30	1	142 00	124·00
Welwyn Tel. Co.	Welwyn	2,850 00		3,419 00	765 00	888 00	35			62·00
Wheatfield Tel. Co.	Perdue	975 00		1,002 00			9			25·00
W. Pioneer Tel. Co.	Moosejaw	1,650 00		1,492 00	137 00	121 00	9		10 00	34·00
Waldheim Tel. Co.	Waldheim	2.700 00		1.050 00	606 00	300 00	33	2	230 00	50·00

West View Tel. Co	West-View	5,100 00		5,372 00	595 00	741 00	33	1	69 00	146·00
Weldon Tel. Co	Grenfell	4,850 00		4,850 00	456 00	448 00	35			130·00
Woodlands Tel. Co	Moosomin	2,200 00		2,082 00			17			44·00
Wildwood Tel. Co	Carlyle	1,300 00		1,400 00	240 00	105 00	12			36·00
Windon Tel. Co	Waldheim	5,695 00		5,549 00	1,065 00	575 00	49	2	233 00	132·00
Wreford Tel. Co	Nokomis	1,300 00		1,300 00	345 00	185 00	12			27·00
Watrous Tel. Co	Watrous	1,280 00		1,235 00	79 00	43 00	9		29 00	22·00
Wheat Plains Tel. Co	Broderick	3,650 00		3,600 00	588 00	235 00	28	1	175 00	96·00
Wilson Tel. Co	Keeler	2,600 00		2,565 00	400 00	337 00	24	1	39 00	56·00
Warman Tel. Co	Warman		7,200 00	7,171 00	384 00	170 00	32	1	106 00	90·00
Wessells Tel. Co	Govan		5,200 00	5,177 00	370 00	160 00	30			85·00
West Tel. Co	Lemberg		1,000 00	968 00	125 00	55 00	10			
Westbrook-Gladwin Tel. Co	Theodore		5,200 00	5,258 00	248 00	110 00	20	2	248 00	68·00
W. Froude Tel. Co	Froude		3,700 00	3,423 00	253 00	115 00	20	2	89 00	44·00
W. Osage Tel. Co	Osage		5,300 00	4,482 00	322 00	140 00	26			57·00
Whitewood Tel. Co	Whitewood		10,000 00	9,359 00	600 00	250 00	50			169·00
Whitewood-St. Hubert Tel. Co	Whitewood		16,000 00	17,193 00	1,108 00	420 00	84	1	125 00	252·00
Wilberforce-Lampman Tel. Co	Lampman		9,700 00	9,500 00	552 00	230 00	46	2	600 00	143·00
Wilcox Indep. Tel. Co	Wilcox		2,200 00	2,522 00	226 00	90 00	16	1	35 00	18·00
Willow Hill Tel. Co	Davidson		6,200 00	6,271 00	310 00	125 00	25	1	13 00	100·00
Wood End Tel. Co	Estevan		9,500 00	9,820 00	612 00	255 00	51	1	51 00	176·00
W. Halbrite Tel. Co	Halbrite		4,000 00	3,431 00	158 00	68 00	12	1	28 00	45·00
W. Graytown Tel. Co	Windthorst		13,000 00	11,741 00	612 00	265 00	51	1	185 00	269·00
Wauchope Tel. Co	Wauchope		2,700 00	2,530 00	145 00	65 00	13	1	18 00	15·00
Beverley Tel. Co	Beverley		3,000 00	3,015 00	192 00	80 00	16			35·00
Willsmer Tel. Co	Simpson		9,500 00	8,875 00	720 00	310 00	60			137·00
W. Langham Tel. Co	Langham		4,000 00	3,680 00	225 00	115 00	20			59·00
Yellow Grass Tel. Co	Yellow-Grass	7,600 00		16,300 00	3,063 00	3,063 00	166			393·00
Yorkton Tel. Co	Yorkton	9,600 00		9,600 00		2,220 00	93	1	223 00	254·00
Young Tel. Co	Young		13,500 00	13,400 00	804 00	335 00	67	2	320 00	188·00
Yellow Grass Indep. Tel. Co	Yellow-Grass	1,710 00		1,761 00	342 00	274 00	67		25 00	20·00
Zorra-McNutt Tel. Co	McNutt		6,000 00	5,695 70	336 00	140 00	28	1	60 00	90·00
Zelma Tel. Co	Zelma		7,500 00	7,725 00	480 00	210 00	40	1	43 00	90·00
Totaux		914,844 00	7,132,961 60	7,984,303 60	1108,867 60	648,952 90	*31,220	774	399,025 00	†146,642 75

* Y compris 9,906 actionnés par courant central. † 61,330 milles de lignes urbaines, 85,312·75 milles de lignes rurales (estimation).

TABLEAU 6.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nomb.	Employés et rémunération. Montant.
Nouvelle-Ecosse.		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Abercrombie Mutual Tel. Co.	Abercrombie			1,085 90	77 30	52 90	70 33		20	2	15 45
Athol Rural Tel. Co.	Athol	326 10		369 35	161 25		166 87		12		
Antigonish Harbour Tel. Co., Ltd.	Harbour-Road	300 00		600 00	15 00		15 00		11		
Alder Point Tel. Co., Ltd	Little-Bras-d'Or	700 00		700 00	24 00	9 23	25 00		6		25 00
Barneys River Tel. Co.	Laggan	4,600 00		1,984 17	145 25		145 25		25	1	19 15
Bass River Tel. Co.	Bass-River			1,000 00	270 00		100 00		30		
Bayfield Road Tel. Co.	Bayfield	50 00		50 00	27 00		27 00		6		
Bayview Tel. Co.	Pictou	665 00		855 00	79 30		79 30		14	1	15 00
Beacon Hill & Millburn Tel. Co.	Millburn			534 74	90 00		90 00		13		
Beaver Bank & Co.	Beaver-Bank	554 85		554 85	150 65	20 00	150 65		9	1	22 85
Beech Hill Tel. Co.	Beach-Hill	441 55		441 55	23 70		23 70		5		
Belleville Rural Tel. Co.	Belleville-North	600 00		876 40	396 04	81 77	343 76		19		
Belmont Tel. Co.	Belmont			1,000 00	100 00	25 00	55 00		34	1	55 00
Big Pond Centre Tel. Co.	Big-Pond-Centre	750 00		750 00	90 00		60 00		7		
Blandford	Hubbards	1,800 00		1,800 00	371 92	244 87	241 97		14	8	66 94
Broad Cove Tel. Co.	Broad-Cove	275 00		275 00	48 00	20 00	32 00		2		
Brooklyn Tel. Co., Ltd	Brooklyn										
Brookvale Tel. Co.	Brookvale	360 00		430 00	50 00		15 00		9	1	15 00
Bridgetown & Dalhousie West Tel. Co.	Dalhousie-West	425 00		640 00	84 35		73 24		8	1	10 00
Brule Tel. Co.	Tatamagouche	1,300 30		1,365 30	144 25	1 00	143 25		28	1	3 25
Caledonia Mills Tel. Co.	Caledonia-Mills			415 00	20 00		20 00		10		
Caledonia Tel. Co.	Caledonia			1,062 63	38 05		26 75		6		
Canaan Tel. Co.	Canaan										
Cape d'Or Tel. Co.	Cape-d'Or										
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville	1,500 00		2,000 00	450 00		316 00		15	4	150 00
Central Cariboo Tel. Co.	Pictou			266 10	5 00		5 00		5		
Central New Annan Tel. Co.	Central-New-Annan			680 00	5 00		5 00		25		
Chaswood Tel. Co.	Chaswood			75 00	10 00		10 00		5		
Clam Harbour & Owls Head Tel. Co.	Owls-Head	500 00		500 00	68 00		21 52		7	1	5 00
Coastal Tel. Co.	Bayside	2,000 00		3,200 00	621 00	433 00	630 00		25	4	400 00
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co	Dartmouth	650 00		650 00	152 71	7 21	152 71		12	1	15 00
Cow Bay Tel. Co.	Cow-Bay	700 00		700 00	120 00		120 00		12	2	
Cumberland Tel. Co.	Northport	3,725 00		2,500 00	1,794 68		1,112 27		82	2	450 00
Dean Tel. Co.	Dean			1,235 00	25 00		25 00		22		
Earltown Tel. Co.	Earltown			432 37	86 70		86 70		7		
East Bay & Big Pond Tel. Co.	Big-Pond										

East Chezzetcook Tel. Co.	E.-Chezzetcook			110 00	23 00		5 00		2		
Eastern Cole Harbour Tel. Co.	Dartmouth			1,259 55	160 00		160 00		16		
East Ingleside Tel. Co.	E.-Ingleside			530 00	64 00		64 00		16		
East Leicester Tel. Co.	Oxford			470 00	60 98		60 98		9		
East Pictou Tel. Co.	Little-Harbour	1,000 00	2,000 00	1,500 00	1,101 46		1,081 63		57	3	242 00
East River Tel. Co.	Springville	3,200 00		3,500 00	600 00	228 00	764 00		80	3	250 00
East Stewiacke Tel. Co.	Stewiacke	320 00		320 00	210 00		210 00		21		
East Victory Tel. Co.	Victory	740 00		740 00	35 00	1 60	35 00		8		
East Wallace Tel. Co.	E.-Wallace	300 00		375 00	28 00		28 00		7	1	28 00
East Wentworth Tel. Co.	E.-Wentworth	325 00		325 00	37 37		37 37		10		
Falls Mutual Tel. Co.	The Falls			1,750 00	165 00		165 00		35	1	12 00
Farmers Tel. Co.	Grafton			24,472 32	5,328 00		3,624 85		452	6	1,464 00
Forks Baddeck Tel. Co.	Baddeck-Forks			875 00					25		
Fox Brook Tel. Co.	Stellarton			240 00		1 29			6		
Fox Harbour Tel. Co.	Fox-Harbour-Point			500 00	19 00	22 00	19 00		14		
Gabarous Tel. Co.	Louisburg										
Gammons Point Tel. Co.	Tor-Bay			191 00	30 00		30 00		6		
Gegoggin Tel. Co.	Gegoggin										
Glengarry Tel. Co.	Hopewell			700 00	5 00		5 00		18		
Goffs & Oldham Tel. Co.	Goffs	355 00	355 00	375 88	105 80		87 21		4		
Grand Mira Tel. Co.	Grand-Mira			8,830 00	496 06	31 11	432 75		80	3	30 00
Greenfield Tel. Co.	Greenfield										
Hammond's Plains Tel. Co.	Bedford	500 00		800 00	130 00		100 00		11	1	35 00
Harrison Road Tel. Co.	Maccan			278 72	25 00		25 00		8		
Harmony Tel. Co.	Harmony			692 50	25 00	15 10	25 00		14	1	25 00
Head of Wallace Bay Tel. Co.	Wallace-Bay-South			310 00	7 00	3 00	6 00		15		
Heathbell & Plainfield Tel. Co.	Scotsburn-Sta			2,500 00	42 00		42 00		42	1	42 00
Heatherton Mutual Tel. Co.	Glassburn			2,406 31	12 25		12 25		38		
Hillsburn Tel. Co.	Hillsburn			200 00	100 93		94 71		3		
Hillside Tel. Co.	Hillside			900 00	12 00		12 00		15		
Indian Point Tel. Co.	Indian-Point	150 00		150 00	33 00		33 00		2		
Isle Madam Tel. Co.	Arichat	2,500 00		3,515 29	492 74	236 36	539 65		22	4	330 00
Jeddore Tel. Co.	Smith's-Settlement			800 00	150 00		75 00		11	1	40 00
Jordan Bay Tel. Co.	Lower-Jordan-Bay			800 00	45 00		24 00		9	1	9 00
Jordan Tel. Co.	Jordan-East	120 00		120 00	40 00		40 00		4		
Judique Tel. Co.	Judique-North			1,560 00					22		
Karsdale Tel. Co.	Karsdale	500 00		500 00	196 00		188 00		15	2	40 00
Lake La Rose Tel. Co.	Annapolis-Royal			472 77	42 00		42 00		7		
Lakewale Tel. Co.	Lakevale			2,150 00	210 00		75 00		20	2	75 00
Lawrence Town Tel. Co.	Lawrencetown	1,991 00		1,900 00	3'7 67	245 00	145 00		31	1	25 00
LeBlanc Tel. Co.	Salmon-River			106 00	36 00		27 65		3		
Lewiston Tel. Co.	Lewiston										
Linacy Tel. Co.	New-Glasgow	350 00		492 28	132 00	12 49	132 00		11		
Little Narrows Tel. Co.	Little-Narrows										
Lorne Mutual Tel. Co.	Hopewell	360 00		620 00	40 00		35 00		33	1	35 00
Lovat Mutual Tel. Co.	Saltsprings			1,080 00	5 00		5 00		19		
Lower La Have Tel. Co.	Lower-La-Have										
Meaford Co-op. Tel. Co.	Meaford			500 00					17		
Malagash Tel. Co.	North-Shore	300 00		300 00	26 68		10 00		12	1	5 00
Maitland & Noel Tel. Co.	Noël	1,800 00		2,500 00	602 03	300 00	489 76		38	2	270 00

TABLEAU 6.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Magnéto	Employés et rémunération. Nombr.	Montant.
Nouvelle-Ecosse—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Maple Leaf Tel. Co., Ltd.	Merigomish	3,770 00		4,765 23	1,265 53		713 57		86	2	300 00
Mapleton Tel. Co.	Leamington	1,160 00		1,160 00	91 70		91 70		29	3	91 70
Maritime Teleg. & Tel. Co., Ltd.	Halifax	1,850,000 00	1,500,000 00	3,553,465 33	515,280 06	208,073 17	486,818 51	14,437	5,615	690	270,017 12
Meadowgreen Tel. Co.	St-Andrews			898 00	65 00		65 00		13		
Melbourne Tel. Co.	Arcadia			975 00	299 21	58 21	60 00		12	1	40 00
Middle River Tel. Co.	Rocklin	3,500 00		2,800 00	353 00	36 65	337 00		67	2	193 00
Middle River & Hunter's Mtn. Tel. Co.	Hunter's-Mountain	858 50		747 50					15		
Middleboro Tel. Co.	Hartford										
Milford Tel. Co.	Milford			250 00	140 00	4 00	134 00		10	1	62 00
Millsville & Rogers Hill Tel. Co.	Roger's-Hill-Centre.	500 00		550 00	5 00				15		
Mineville Tel. Co.	Mineville			841 00	45 00	6 00	45 00		7	1	45 00
Mount Pleasant Tel. Co.	Weatherly			200 00	19 00	5 00			2		
Montievesta Tel. Co.	Halifax										
Murchyville Tel. Co.	Murchyville			960 00	50 00		50 00		17		
Musquodoboit Har. Tel. Co.	Musquodoboit-Harb										
New Albany Tel. Co.	New-Albany	700 00		650 00	212 50		160 00		15	3	40 00
New Cornwall Tel. Col	Middle-Cornwall	1,121 00		1,411 00	36 82	5 25	37 25		13	1	5 75
New Ross Tel. Co.	New-Ross	5,250 00		5,250 00	1,429 37		1,380 25		46	4	961 62
New Tusket Tel. Co.	New-Tusket	1,000 00		1,000 00	260 00		170 00		21		
New Victoria Tel. Co.	Hartford	4,000 00		4,000 00	500 00		500 00		49	1	10 00
Nine Mile River Tel. Co.	Upper-Rawdon			2,911 00					38		
North Shore Tel. Co.	Arisaig			800 00	20 00		20 00		21		
North Wallace Tel. Co.	Fox-Harbour			390 00	10 00	4 50	10 00		14	1	5 00
Ohio Tel. Co.	Lower-Ohio	600 00		600 00	43 70	5 70	37 50		10	1	6 80
Ostrea Lake Tel. Co.	Ostrea-Lake	350 00		350 00	48 43	25 00	31 54		5		
Pleasant Valley Mutual Tel. Co.	Brookfield	480 00		1,274 01	45 00		45 00		15		
Paradise West Tel. Co.	Bridgetown	325 00		1,101 44	150 00		81 00		20	1	20 00
Pleasant Harbour Rel. Co.	Pleasant-Harbour	371 00		441 00	20 00		5 00		7		
Port La Tour Tel. Co.	Baccaro	1,010 00		4,150 00	1,277 61	128 00	923 10		52	2	255 00
Port Lorne Tel. Co.	Port-Lorne	200 00		165 00	40 00		30 00		5	1	30 00
Port Medway Tel. Co.	Port-Medway			150 00	132 50		132 50		6		
Princeport Tel. Co.	Old-Barns	650 00		950 00	40 00	2 00	40 00		17	2	20 00
Pugwash Jnc. Tel. Co.	Pugwash-Jnc			400 00	100 00		74 00		12		
Pugwash River Tel. Co.	Pugwash-River	550 00		684 50	50 00		50 00		10		
River Dennis Tel. Co.	River-Dennis										
Riverside Tel. Co.	Lower-Stewiacke	1,300 00		1,635 11	144 40		144 40		26	1	34 00
Roseway River Wel. Co.	Upper-Ohio			910 38	76 13		76 13		12		

Royal Centre & Minto Tel. Co	Meadowville										
Round Island Tel. Co	Mira-Gut										
Sackville Tel. Co., Ltd	Sackville	540 00		540 00	108 00	42 00	113 98		15	1	27 00
Salem Tel. Co	Amherst	368 00		368 00	154 57	12 87	162 57		14		
Saltsprings Tel. Co	Salt-Springs			1,501 50	5 00		5 00		19		
Sanford & Short Beach Tel. Co	Sanford	500 00		1,100 00	346 00		215 00		19	1	20 00
Springfield Mutual Tel. Co	Vernal			700 00	39 00		39 00		13		
South Alton Tel. Co	South-Alton			315 14	48 00		48 00		8		
South River Tel. Co	Upper-South-River	2,900 00		3,100 00	575 00	175 00	525 00		73	5	525 00
South West Margaree Tel. Co	S.-W.-Margaree			1,700 00	16 55	1 75			8		
St. Andrews Tel. Co	Stewiacke			1,787 94	80 64		80 64		32		
St. Anns Tel. Co	Quarry-St.-Anns			600 00	166 40	44 60	65 00		11		
St. Marys Mutual Tel. Co	Glenelg	1,625 00		2,454 00	344 87		344 87		52	2	183 09
Surrettes Island Tel. Co	Amirault	400 00		714 66	189 39	55 99	91 19		9	1	10 63
Toney River Tel. Co	Toney-Nills			301 50					15		
Tor Bay Tel. Co	Larrys-River			950 00	145 00		35 00		25	2	35 00
Union Tel. Co., Ltd	Blue-Mountain	2,160 00		3,310 00	852 91		629 22		62	2	160 00
Upper Sackville Tel. Co	Sackville			300 00	60 00		60 00		14		
Wallace Bay Tel. Line	Wallace-Bay	275 00		275 00	10 00		10 00		13		
Wallace River Tel. Co	Hd.-of-Wallace-Bay	370 00		370 00	110 50	4 20	108 00		18		
Wallace Union Tel. Co	Wallace-Station			300 00	29 62		29 62		10		
Wedgeport Tel. Co	Wedgeport										
Wentworth Valley Tel. Co	Wentworth-Station	275 00		350 00	135 00	40 00	34 00		26	1	10 00
Westchester Tel. Co	Westchester	400 00		550 00	71 71		71 71		16		
West Dover Tel. Co	West-Dover			200 00	65 00				1		
Westerly Tel. Co	River-John	528 00		528 00	86 00	43 89	40 00		14		
Western Head Tel. Co	Western-Head			206 51	127 89		127 89		8	1	10 00
West Middle River Tel. Co	W.-Middle-River			431 88	36 50		36 50		6		
West New Annan Tel. Co	W.-New-Annan	620 00		620 00	165 38	48 08	117 30		15	1	10 00
Westport & Digby Tel. Co	Mink-Cove	2,000 00		2,000 00	1,400 00	300 00	775 00		110	6	500 00
West River Tel. Co	Salt-Springs	690 00		2,146 38	304 35	6 40	125 65		58	1	44 00
West Wentworth Tel. Co	Greenville-Station	560 00		1,089 68	75 00		10 00		18		
White Rock Tel. Co	White-Rock	303 26		294 26	62 58		62 58		5		
Wittenburg Tel. Co	Wittenburg										
Total		1,929,243 56	1,502,355 00	3,727,335 93	545,025 94	211,139 09	509,601 25	14,437	8,812	808	277,886 35

TABLEAU 7.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Abercrombie Mutual Tel. Co.	Abercrombie						24·00				
Athol Rural Tel. Co.	Athol						19·00				
Antigonish Harbour Tel. Co., Ltd	Harbour-Road						16·00				
Alder Point Tel. Co., Ltd	Little-Bras-d'Or						32·00				
Barney's River Tel. Co.	Laggan						25·00				
Bass River Tel. Co.	Bass-River						5·00				
Bayfield Road Tel. Co.	Bayfield						2·00				
Bayview Tel. Co.	Picton						22·00				
Beacon Hill & Millburn Tel. Co.	Millburn						17·00				
Beaver Bank Tel. Co.	Beaver-Bank						21·00				
Beech Hill Tel. Co.	Beech-Hill						16·00				
Belleville Rural Tel. Co.	Belleville-North						26·00				
Belmont Tel. Co.	Belmont						35·00				
Big Pond Centre Tel. Co.	Big-Pond-Centre						11·00				
Blandford Tel. Co.	Hubbards						21·00				
Broad Cove Tel. Co.	Broad-Cove						8·00				
Brooklyn Tel. Co., Ltd	Brooklyn										
Brookvale Tel. Co.	Brookvale						8·00				
Bridgetown & Dalhousie West Tel. Co.	Dalhousie-West						14·00				
Brule Tel. Co.	Tatamagouche						42·00		2·00		
Caledonia Mills Tel. Co.	Caledonia-Mills						21·00				
Caledonia Tel. Co.	Caledonia						36·00				
Canaan Tel. Co.	Canaan										
Cape d'Or Tel. Co.	Cape-d'Or										
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville						70·00				
Central Cariboo Tel. Co.	Central-Cariboo						6·00				
Central New Annan Tel. Co.	Central-New-Annan						40·00				
Chaswood Tel. Co.	Chaswood						3·50				
Clam Harbour & Owls Head Tel. Co.	Owls-Head						20·00				
Coastal Tel. Co.	Bayside						80·00				
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co.	Dartmouth						9·00				
Cow Bay Tel. Co.	Cow-Bay						5·50				
Cumberland Tel. Co.	Northport						140·00				
Dean Tel. Co.	Dean						28·50				
Earltown Tel. Co.	Earltown						24·00				

East Bay & Big Pond Tel. Co.	Big-Pond										
East Chezzetcook Tel. Co.	E.-Chezzetcook						4·75				
Eastern Cole Harbour Tel. Co.	Dartmouth						22·00				
East Ingleside Tel. Co.	E.-Ingleside						14·00				
East Leicester Tel. Co.	Oxford						18·00				
East Pictou Tel. Co.	Little-Harbour						72·00				
East River Tel. Co.	Springville						117·00	1·00			
East Stewiacke Tel. Co.	Stewiacke						8·50				
East Victory Tel. Co.	Victory						13·00				
East Wallace Tel. Co.	E.-Wallace						4·00				
East Wentworth Tel. Co.	E.-Wentworth						7·00				
Falls Mutual Tel. Co.	The-Falls						39·00	1·00			
Farmers Tel. Co.	Grafton						445·00				
Forks Baddeck Tel. Co.	Baddeck-Forks						39·00				
Fox Brook Tel. Co.	Stellarton						11·00				
Fox Harbour Tel. Co.	Fox-Harbour-Point						16·00				
Gabarous Tel. Co.	Louisburg										
Gammons Point Tel. Co.	Tor-Bay						5·00				
Gegoggin Tel. Co.	Gegoggin										
Glengarry Tel. Co.	Hopewell						18·00				
Goffs Oldham Tel. Co.	Goffs						11·00				
Grand Mira Tel. Co.	Grand-Mira						142·00				
Greenfield Tel. Co.	Greenfield										
Hammond's Plains Tel. Co.	Bedford						32·00				
Harrison Road Tel. Co.	Macran						8·00				
Harmony Tel. Co.	Harmony						15·00				
Head of Wallace Bay Tel. Co.	Wallace-Bay-South						7·50				
Heathbell & Plainfield Tel. Co.	Scotsburn-Sta.						25·00				
Heatherton Mutual Tel. Co.	Glassburn						50·00				
Hillsburn Tel. Co.	Hillsburn						6·50				
Hillside Tel. Co.	Hillside						28·00				
Indian Point Tel. Co.	Indian-Point						6·00				
Isle Madam Tel. Co.	Arichat						15·00	2·00			
Jeddore Tel. Co.	Smith's-Settlement						25·00				
Jordan Bay Tel. Co.	Lower-Jordan-Bay						11·25				
Jordan Tel. Co.	Jordan-East						8·00				
Judique Tel. Co.	Judique-North						23·00				
Karsdale Tel. Co.	Karsdale						12·00				
Lake La Rose Tel. Co.	Annapolis-Royal						16·00				
Lakevale Tel. Co.	Lakevale						30·00				
Lawrencetown Tel. Co.	Lawrencetown						40·00				
Le Blanc Tel. Co.	Salmon-River						8·00				
Lewiston Tel. Co.	Lewiston										
Linacy Tel. Co.	New-Glasgow						6·50				
Little Narrows Tel. Co.	Little-Narrows										
Lorne Mutual Tel. Co.	Hopewell						12·00				
Lovat Mutual Tel. Co.	Saltsprings						10·00				
Lower La Have Tel. Co.	Lower-La-Have										
Meaford Co-op. Tel. Co.	Meaford						10·00				
Malagash Tel. Co.	North-Shore						12·00				

TABLEAU 7.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse—Fin.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Maitland & Noel Tel. Co.	Noël						62·00				
Maple Leaf Tel. Co.	Merigomish						160·00				
Mapleton Tel. Co.	Leamington						34·00				
Maritime Teleg. & Tel. Co., Ltd.	Halifax	1,503 00	2,105·00	11,787·00	11,383·00	84·00	7,164·00	4,487·00	321·00		33·00
Meadowgreen Tel. Co.	St-Andrews						24·00				
Melbourne Tel. Co.	Arcadia						13·50				
Middle River Tel. Co.	Rocklin						45·00				
Middle River & Hunter's Mtn. Tel. Co.	Hunter's-Mountain						22·00				
Middleboro Tel. Co.	Hartford										
Milford Tel. Co.	Milford						15·00				
Millsville & Rogers Hill Tel. Co.	Roger's-Hill-Centre						20·00				
Mineville Tel. Co.	Mineville						6·50				
Mount Pleasant Tel. Co.	Weatherly						3·50				
Montievesta Tel. Co.	Halifax										
Murchyville Tel. Co.	Murchyville						9·75				
Musquodoboit Harbour Tel. Co.	Musquodoboit-Harbour										
New Albany Tel. Co.	New-Albany						15·00				
New Cornwall Tel. Co.	Middle-Cornwall						14·50				
New Ross Tel. Co.	New-Ross						47·00				
New Tuske Tel. Co.	New-Tusket						27·00				
New Victoria Tel. Co.	Hartford						112·00				
Nine Mile River Tel. Co.	Upper-Rawdon						76·00				
North Shore Tel. Co.	Arisaig						64·00				
North Wallace Tel. Co.	Fox-Harbour						9·00				
Ohio Tel. Co.	Lower-Ohio						16·00				
Ostrea Lake Tel. Co.	Ostrea-Lake						7·00				
Pleasant Valley Mutual Tel. Co.	Brookfield						13·00				
Paradise West Tel. Co.	Bridgetown						10·00				
Pleasant Harbour Tel. Co.	Pleasant-Harbour						15·00				
Port La Tour Tel. Co.	Baccaro						80·00				2·00
Port Lorne Tel. Co.	Port-Lorne						8·00				
Port Medway Tel. Co.	Port-Medway						5·00				
Princeport Tel. Co.	Old-Barns						6·00				
Pugwash Jnc. Tel. Co.	Pugwash-Jnc.						7·00				
Pugwash River Tel. Co.	Pugwash-River						10·00				

River Dennis Tel. Co.	River-Dennis										
Riverside Tel. Co.	Lower-Stewiacke						37·50				
Roseway River Tel. Co.	Upper-Ohio						22·00				
Royal Centre & Minto Tel. Co.	Meadowville										
Round Island Tel. Co.	Mira-Gut										
Sackville Tel. Co., Ltd.	Sackville						6·50				
Salem Tel. Co.	Amherst						24·00				
Salt Springs Tel. Co.	Salt-Springs						18·00				
Sanford & Short Beach Tel. Co.	Sanford						20·00				
Springfield Mutual Tel. Co.	Vernal						13 50				
South Alton Tel. Co.	South-Alton						12·00				
South River Tel. Co.	Upper-South-River						53·50				
South West Margaree Tel. Co.	S.-W.-Margaree						47·00				
St. Andrews Tel. Co.	Stewiacke						37·50				
St. Anns Tel. Co.	Quarry-St.-Anns						28·00				
St. Marys Mutual Tel. Co.	Glenelg						104·00				
Surrettes Island Tel. Co.	Amirault						15·50				
Toney River Tel. Co.	Toney-Mills						10·00				
Tor Bay Tel. Co.	Larrys-River						35·00				
Union Tel. Co.	Blue-Mountain						61·00				
Upper Sackville Tel. Co.	Sackville						6·00				
Wallace Bay Tel. Line	Wallace-Bay						10·00				
Wallace River Tel. Co.	Head of Wallace-Bay						18·00				
Wallace Union Tel. Co.	Wallace-Station						8·00				
Wedgeport Tel. Co.	Wedgeport										
Wentworth Valley Tel. Co.	Wentworth-Station						13·00				
Westchester Tel. Co.	Westchester						12·00				
West Dover Tel. Co.	West-Dover						2·50				
Westerly Tel. Co.	River-John	3·00					13·00				
Western Head Tel. Co.	Western-Head						11·00				
West Middle River Tel. Co.	W.-Middle-River						15·00				
West New Annan Tel. Co.	W.-New-Annan						14·00				
Westport & Digby Tel. Co.	Mink-Cove						50·00	30·00			2·00
West River Tel. Co.	Salt-Springs						49 50				
West Wentworth Tel. Co.	Greenville-Station						16 00				
White Rock Tel. Co.	White-Rock						8·50				
Wittenburg Tel. Co.											
Total		1,506·00	2,105·00	11,787·00	11,387·00	84·00	11,183·75	4,521·00	323·00		37·00

TABLEAU 8.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longues distances.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Nouveau-Brunswick.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Acadia Tel. Co.	Rogersville	4,000 00	3,000 00	5,000 00	400 00		355 00		26	2	355 00
Adamsville Tel. Co. Ltd	Adamsville	3,000 00		1,500 00	150 00	50 00	75 00		11	1	25 00
Berry's Mills Tel. Co.	Berry's-Mills	677 83		1,200 00	231 43	25 20	216 38		16	1	10 00
Blissville & Petersville Tel. Co.	Hoyt	1,800 00		1,800 00	229 00		120 00		29	3	105 00
Canterbury & North Lake Tel. Co.	Fosterville	2,286 66	100 00	2,500 00	596 25		270 25		39	4	280 25
Citizen's Tel. Co., Ltd	St-Stephen	3,512 00	3,050 00	6,562 00				50			
Clark Private Line	Lawrence-Station										
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath	12,776 80		12,776 80	3,364 31		2,006 15		320	4	1,500 00
Corn Hill Tel. Co.	Corn-Hill			768 00					25		
Cambridge Tel. Co., Ltd	Cambridge	1,300 00		2,025 00					11		
Dorn Ridge Tel. Co.	Burtts-Corner			175 00	20 00				13		
Farmers Tel. Co., Ltd	Hartland	25,000 00		37,899 00	6,728 00		3,685 00		501	9	3,325 00
Flume Ridge Tel. Co.	Flume-Ridge	400 00		400 00					14		
Fraser Lumber Co.'s Tel. Line	Plaster-Rock										
Grand Manan Tel. Co., Ltd	Grand-Manan	5,450 00		7,000 00	1,954 66	592 48	1,245 84		141	3	938 86
Kingston Peninsula Tel. Co.	Long-Reach	2,992 69		4,153 98	578 91	201 05	462 94		44	4	350 00
Morehouse-Blackville Tel. Co., Ltd	Morehouse	1,500 00		1,500 00	500 00	2 25	50 00		21	1	50 00
N.B. Coal & Ry. Tel. Co.	Fredericton				12 38		12 38		7		
N.B. Tel. Co., Ltd	St-John	1,372,927 00	54,000 00	1,820,866 89	335,625 02	159,740 22	282,606 87	10,364	6,663	469	168,727 44
Norton & Springfield Tel. Co.	Norton	1,250 00		1,250 00	30 00		30 00		25		
South Branch Tel. Co.	Penobsquis			900 00	24 00		24 09		22		
Sherwood Private Line	Hillsboro	680 00		680 00	100 36		65 13		14	1	50 95
St. Martins Ry. Co. Tel. Line	St-John				194 31	134 31	73 16		5		
St. Martins Tel. Co., Ltd	St-John	3,490 00		3,720 29	1,199 34		630 17		8	1	203 00
Sullivan Tel. Line	Bonny-River			250 00	5 00		5 00		2		
Tracy Tel. Co.	Tracy-Station	1,000 00		1,000 00	200 00	10 00	10 00		30	1	10 00
Wellsford & Hamstead Tel. Co.	Wellsford	1,340 00		2,674 02	457 85		209 85		41		
West Isles Tel. Co., Ltd	Lords-Cove	3,000 00	4,000 00	4,000 00	2,000 00	800 00	1,800 00		90	4	300 00
Wickham & Springfield Tel. Co.	McDonald's-Point	1,050 00		1,503 80	27 11	22 90	19 78		30	2	7 50
York & Carleton Tel. Co.	Debec	7,000 00		6,200 00	1,300 00	200 00	794 00		128	4	500 00
York & Charlotte Tel. Co.	Harvey-Station			500 00	65 00	50 00	65 00		85		
Total		1,456,432 98	63,150 00	1,928,804 78	356,002 93	161,828 41	294,831 90	10,414	8,361	513	176,738 00

TABLEAU 9.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouveau-Brunswick.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Acadia Tel. Co	Rogersville						42·00				
Adamsville Tel. Co., Ltd	Adamsville						15·00				
Berry's Mills Tel. Co	Berry's-Mills						10·00				
Blissville and Petersville Tel. Co	Hoyt						32·00				
Canterbury and North Lake Tel. Co	Fosterville						66·00				
Citizen's Tel Co., Ltd	St-Stephen			140·00							
Clark Private Line	Lawrence-Station										
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath						300·00				
Corn Hill Tel. Co	Corn-Hill						18·00				
Cambridge Tel. Co., Ltd	Cambridge						10·00				0·75
Dorn Ridge Tel. Co	Burtts-Corner						8·00				
Farmers Tel. Co., Ltd	Hartland	100·00	13·00				522·00				
Flume Ridge Tel. Co	Flume-Ridge						12·00				
Fraser Lumber Co.'s Tel. Line	Plaster-Rock										
Grand Manan Tel. Co., Ltd	Grand-Manan						110·00				
Kingston Peninsula Tel. Co	Long-Reach						35·00				
Morehouse-Blackville Tel. Co., Ltd	Morehouse						30·00				
N.B. Coal and Railway Tel. Co	Fredericton						45·00				
N.B. Tel. Co., Ltd	St-John	6,472·57	648·03	6,174·41	5,734·41	44·80	4,071·02	3,945·68			25·99
Norton & Springfield Tel. Co	Norton						30·00				
South Branch Tel. Co	Penobsquis						9·00				
Sherwood Private Line	Hillsboro						45·00				
St. Martins Railway Co. Tel. Line	St-John						30·00				
St. Martins Tel. Co., Ltd	St-John	3·00					47·00				
Sullivan Tel. Line	Bonny-River						6·00				
Tracy Tel. Co	Tracy-Station						20·00				
Wellsford and Hamstead Tel. Co	Wellsford						62·00				
West Isles Tel. Co., Ltd	Lords-Cove						140·00	5·00			80·00
Wickham and Springfield Tel. Co	McDonald's-Point						20·00				
York and Carleton Tel. Co	Debec						50·00				
York and Charlotte Tel. Co	Harvey-Station						80·00				
Total		6,575·57	661·03	6,314·41	5,734·41	44·80	5,865·02	3,950·68			106·74

TABLEAU 10.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du matériel, nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nom.	Employés et rémunération. Montant.
Manitoba.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Bidford Farmers Line	Deloraine			2,087 50	133 60	50 00	127 50		11		
Brett Tel. Co	Dugald			100 00					4		
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater	8,000 00	2,000 00	8,000 00	860 00	223 60	600 00		86	3	600 00
Coombs and Bryson Tel. Co	Deloraine			1,350 00	109 00		77 85		10	1	27 85
Dugald Tel. Co	Dugald			650 00	48 00		48 00		8		
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald			270 00	157 70	59 70	157 70		11		
Gowancroft Tel. Co	Pilot Mound			350 00	33 00		33 00		6		
Independent Tel. Co	Dugald	700 00		700 00	107 00		107 00		12	1	10 00
Lake Francis Tel. Co	Woodlands	670 00		1,800 00	688 20		120 00		50	1	120 00
Lonsboro Tel. Co	Pilot-Mound	300 00		300 00	54 00		54 00		6		
Louise Tel. Co	Crystal-City	8,900 00		11,000 00	1,872 88	273 00	1,805 89		153	5	1,550 00
Louise Tel. Co	Snowflake			1,955 00	184 00		184 00		23		
Macdonald Tel. Co., municipalité de	Sanford		45,000 00	44,317 00	7,393 60	980 00	3,287 81		271	4	2,640 00
Manitoba Govt. Telephones	Winnipeg		10,761,025 96	10,761,025 96	1,460,399 22	366,260 61	1,308,397 68	29,410	15,774	1,199	748,260 17
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis			1,200 00	150 00		134 94		16		
Miniota Tel. Co., municipalité de	Miniota		66,000 00	70,000 00	19,836 71	2,259 20	8,358 95		387	7	4,281 40
Mountainside Tel. Co	Deloraine			1,800 00	124 00		124 00		20		
Municipal Tel. Co	Oakbank			250 00	84 00	82 35	84 00		14		
Oak Bank Tel. Co	Dugald			400 00	200 00		15 25		13		
Percy Tel. Co	Dugald			390 00	13 00		13 00		14	1	13 00
Pipestone Tel. Co. Municipal	Reston		65,000 00	68,167 65	8,575 49	47 05	5,941 20		385	2	1,900 00
Plympton Tel. Co	Plympton			1,200 00	286 75	122 65	278 44		24	1	23 00
Prairie Grove Tel. Co	Meadow-Vale			500 00	260 00	60 00	260 00		10		
Robertson Tel. Co	Boissevain			75 00	25 00		25 00		2		
Rosewood and St. Anns Tel. Co.	St-Anns	400 00		325 00	20 00		20 00		20		
Snyder Tel. Co	Portage-la-Prairie										
South Transcona Tel. Co	Transcona	400 00		400 00	128 00		128 00		6		
Steinbach Tel. Co	Steinbach	300 00		300 00	500 00		425 00		162	2	300 00
Strathcona Tel. Co Municipal	Belmont		39,000 00	39,000 00	4,542 41	936 15	3,313 05		240	4	2,101 00
St. Rose du Lac Tel. Co	Ste-Rose-du-Lac			450 00	13 50		13 50		18		
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg	132 29		334 29	39 00		39 00		7	1	
Thirlstane Tel. Co	Deloraine			450 00	72 00		72 00		9		
Union Farmers Tel. Line	Neepawa	900 00		892 00	106 50		104 30		9		
Wallace Tel. Co. Municipal	Virden		70,000 00	58,832 00	12,890 00		12,332 00		351	3	2,040 00
Wilson Tel. Co	Dugald			70 00	18 90		18 90		3		
Winkler Tel. Co	Winkler	1,425 00		1,400 00	55 00		55 00		17		
Wood Bay Tel. Co	Wood-Bay	1,050 00		1,300 00	125 00		124 00		13	1	9 90
Woodworth (Man.) Tel. Co	Kenton		55,000 00	56,173 44	10,462 62	1,534 15	7,104 50		328	3	3,231 00
Total		23,177 29	11,103,025 96	11,137,814 84	1,530,568 08	372,878 46	1,353,984 46	29,410	18,493	1,239	767,107 32

Tableau 11.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Manitoba.											
Bidford Farmers' Line	Deloraine						20·00				
Brett Tel. Co	Dugald						1·25				
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater						75·00				
Coombs & Bryson Tel. Co	Deloraine						18·50				
Dugald Tel. Co	Dugald						8·00				
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald						8·00				
Gowancroft Tel. Co	Pilot-Mound						3·00				
Independent Tel. Co	Dugald						12·50				
Lake Francis Tel. Co	Woodlands						50·00				
Lonsboro Tel. Co	Pilot-Mound						5·00				
Louise Tel. Co	Crystal-City	22·00					104·00		12·00		
Louise Tel. Co	Snowflake						38·00				
Macdonald Tel. Co., municipalité de	Sanford						830·00		1·00		
Manitoba, téléphones du gouvernement	Winnipeg		462·00	35,739·00	73,326·00		45,747·00	13,172·00			
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis						22·00				
Miniota Tel. Co., municipalité de	Miniota			110·00			790·00				
Mountainside Tel. Co	Deloraine						56·00				
Municipal Tel. Co	Oakbank						5·00				
Oak Bank Tel. Co	Dugald						25·00				
Percy Tel. Co	Dugald						2·00				
Pipestone Tel. Co., municipal	Reston	3·00		23·00			1,067·00				
Plympton Tel. Co	Plympton						23·50				
Prairie Grove Tel. Co	Meadow-Vale						5·50				
Robertson Tel. Co	Boissevain						1·00				
Rosewood & St. Ann's Tel. Co	St-Ann's						2·00				
Snyder Tel. Co	Portage-la-Prairie										
South Transcona Tel. Co	Transcona	3·00					5·50				
Steinbach Tel. Co	Steinbach						2·00				
Strathcona Tel. Co., municipal	Belmont						200·00	25·00			
St. Rose du Lac Tel. Co	Ste-Rose-du-Lac						2·00				
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg						7·00				
Thirlstane Tel. Co	Deloraine						14·00				
Union Farmers' Tel. Line	Neepawa						7·00				
Wallace Tel. Co., municipal	Virden						1,200·00				
Wilson Tel. Co	Dugald						5·00				
Winkler Tel. Co	Winkler						14·00				
Wood Bay Tel. Co	Wood-Bay						25·00				
Woodworth Mun. Tel. Co	Kenton						1,042·00				
Total		28·00	462·00	35,872·00	73,326·00		51,442·75	13,197·00	13·00		

TABLEAU 12.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nbre.	Montant.
Alberta.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Crossfield & Samsontown Tel. Co.	Crossfield	1,432 00	1,650 00	1,516 00	86 00	....	86 00	....	18	1	86 00
Government of Alberta Tel. Lines	Edmonton	....	9,340,199 98	9,015,052 67	656,696 28	391,845 40	587,538 37	10,519	16,316	527	450,312 78
Edmonton, City of, Tel. Dept.	Edmonton	....	1,916,710 52	1,747,649 31	229,960 23	1,137 52	75,157 41	*7,750	....	56	58,320 50
Olds Farmers' Indep. Tel. Co.	Olds	5,000 00	....	1,400 00	109 00	....	109 00	....	17	.....	....
North Western Tel. Co., Ltd.	Lake-Saskatoon	18,200 00	....	20,000 00	500 00	....	500 00	....	60	2	180 00
Ribstone Mutual Tel. Co.	Czar	....	....	300 00	....	....	....	....	16	.....	....
Rumworth Mutual Tel. Co.	Acme	1,462 00	....	1,440 00	150 00	....	150 00	....	23	1	15 00
Shandro Tel. Co., Ltd.	Shandro	6,000 00	....	6,000 00	300 00	258 18	225 00	....	30	2	225 00
Swalwell Tel. Co., Ltd.	Swalwell	1,950 00	....	2,707 57	187 86	....	187 86	....	20	1	20 00
Western General Electric Co., Ltd.	Red-Deer	91,200 00	....	24,854 90	8,250 78	2,553 54	9,465 37	....	257	7	3,447 50
Total	....	125,244 00	11,258,560 40	10,820,920 45	896,240 15	395,794 64	683,437 01	18,269	16,757	597	512,636 78

*Automatique.

TABLEAU 13.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Alberta.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Crossfield & Samsontown Tel. Co.	Crossfield	....	....	....	....	....	18·50	....	....	....	....
Government of Alberta Tel. Lines	Edmonton	2,839·25	....	25,822·00	23,723·60	....	32,322·00	12,087·46	....	....	....
Edmonton City of Tel. Dept.	Edmonton	....	....	15,983·00	34,156·00	....	30·00	284·00	....	....	....
Olds Farmers Indep. Tel. Co.	Olds	....	....	....	....	....	40·00	....	....	....	....
North Western Tel. Co., Ltd.	Lake-Saskatoon	....	....	....	....	....	120·00	....	....	....	....
Ribstone	Czar	....	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
Rumworth Mutual Tel. Co.	Acme	....	....	....	....	....	27·00	....	....	....	....
Shandro Tel. Co., Ltd.	Shandro	....	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
Swalwell	Swalwell	....	....	....	....	....	24·50	....	....	....	....
Western General Electric Co., Ltd.	Red-Deer	164·00	12·00	206·00	....	....	....	57·00	....	....	....
Total	....	3,003·25	12·00	42,011·00	57,879·60	....	32,642·00	12,428·46	....	....	....

TABLEAU 14.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nome de la compagnie.	Adresse.	Capital actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	N'bre.	Montant.
Colombie-Britannique.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
British Columbia Tel. Co., Ltd.	Vancouver	2,500,000 00	2,433,333 33	5,991,895 20	1,203,346 08	150,846 25	994,767 47	36,246	3,552	817	603,657 08
Chilliwack Tel. Co.	Chilliwack	45,630 50	....	56,140 23	14,381 32	927 46	7,135 21	....	679	9	5,140 75
Creston, Power, Light & Tel. Co., Co.	Creston	8,218 93	....	9,268 09	1,210 80	....	1,114 96	....	74	4	888 00
Delta Tel. Co.	Ladner	10,400 00	....	14,346 17	3,805 00	....	2,200 00	....	183	2	1,250 00
Edgewood Tel. Co.	Edgewood	1,200 00	....	1,200 00	351 00	....	305 44	....	14	1	57 00
Fort George & Alberta Tel. Co.	Prince-George	40,900 00	....	48,327 31	8,109 28	....	7,718 82	....	150	6	5,606 61
Kootenay Tel. Lines, Ltd.	Cranbrook	126,580 00	39,750 00	169,602 23	21,482 62	11,932 66	24,595 87	....	1,250	17	14,757 04
Mission City Tel. Co.	Mission-City	11,780 00	....	20,680 00	3,525 53	138 30	3,047 81	....	195	5	1,632 30
Okanagan Tel. Co., Ltd.	New-Westminster	400,550 00	....	392,904 78	45,491 42	9,792 77	29,884 52	....	1,418	32	17,976 64
Prince Rupert Mun. Tel. System	Prince-Rupert	40,000 00	40,000 00	40,000 00	25,902 00	....	18,687 00	778	....	11	11,800 00
Quesnel Tel. Co.	Quesnel	10,505 00	....	11,661 46	1,007 65	11 80	836 50	....	44	2	660 00
Revelstoke Trout Lake & Big Bend Tel. Co.	Revelstoke	50,887 42	....	42,913 52	8,871 45	5 65	2,499 98	....	304	6	2,636 56
Sorrento Tel. Co.	Notch-Hill	....	....	900 00	96 00	....	25 00	....	9	....	....
Ucluelet Tel. Co.	Ucluelet	1,085 00	....	1,351 55	153 80	....	117 12	....	26	1	104 17
Total	....	3,247,686 85	2,513,083 33	6,801,190 54	1,337,733 95	173,654 89	1,092,935 70	37,024	7,898	913	666,166 15
Yukon.											
Yukon Tel. Syndicate	Dawson	65,000 00	....	170,179 78	36,060 35	....	19,457 92	....	355	7	13,009 51

TABLEAU 15.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaines. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaines. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurales. Galvanisé. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Aérien.	Rurales. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurales. Fil de cuivre. Sous-marin.
Colombie-Britannique.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
British Columbia Tel. Co., Ltd.	Vancouver	7,040·00	2,652·00	72,732·00	42,999·00	....	2,310·00	4,269·00	604·00	....	864·00
Chilliwack Tel. Co.	Chilliwack	135·00	....	289·00	11·00	....	612·00	....	....	14·00	....
Creston Power, Light & Tel. Co., Ltd.	Creston	200·00	....	....	2·50	1·00	....	....	....	....	....
Delta Tel. Co.	Ladner	5·00	2·00	....	0·50	....	188·00	....	....	....	....
Edgewood Tel. Co.	Edgewood	....	....	....	....	....	18·00	....	....	....	....
Fort George & Alberta Tel. Co.	Prince-George	200·00	14·00	....	....	....	100·00	....	....	....	....
Kootenay Tel. Lines Ltd.	Cranbrook	655·00	204·00	352·00	....	....	490·00	....	....	....	....
Misson City Tel. Co.	Mission-City	....	....	....	....	....	265·00	....	....	....	....
Okanagan Tel. Co., Ltd.	New-Westminster	757·50	19·00	5,737·00	....	....	333·25	510·00	....	....	6·25
Prince Rupert Mun. Tel. System	Prince-Rupert	120·00	62·00	514·00	....	....	....	....	....	....	....
Quesnel Tel. Co.	Quesnel	15·00	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
Revelstoke Trout Lake & Big Bend Tel. Co.	Revelstoke	....	....	....	....	....	291·00	....	136·00	129·00	....
Sorrento Tel. Co.	Notch-Hill	....	....	....	....	....	5·50	....	....	....	....
Ucluelet Tel. Co.	Ucluelet	....	....	....	....	....	22·00	....	....	....	....
Total	....	9,137·50	2,953·00	79,624·00	43,013·00	1·00	4,664·75	4,779·00	740·00	143·00	870·25
Yukon.											
Yukon Tel. Syndicate	Dawson	190·50	....	41·60	....	....	319·00	48·00	....	....	....

TABLEAU 16.—Rélevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Central.	Nombre de téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Ile du Prince-Edouard		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Argyle Rural Tel. Co	Strathgartney	500 00		1,200 00	5 00		5 00		22		
Augustine Cove & Tyron Tel. Co	Cape-Traverse	473 88		1,127 14	194 50	47 30	273 30		30	2	22 50
Bangor Tel. Co	Bangor	500 00		500 00	3 00		3 00		12	1	3 00
Belmont Tel. Co	Belmont	1,500 00		1,500 00	17 50		14 79		38	1	13 50
Bear River & St. Margaret's Tel. Co	St-Margaret			1,037 14	170 00		170 00		12		
Cherry Hill & Hillsboro Head Tel. Co	Cherry-Hill			430 00					11		
Cascumpec Tel. Co	Cascumpec	841 00		820 00	13 00		10 61		19	2	1 50
Cavendish Tel. Co	Bay-View	390 00		890 00					16		
Darnly Tel. Co	Darnly			775 00	71 00	6 00	65 00		20	1	60 00
Ellerslie-Conway Tel. Co	Bideford	2,000 00	1,000 00	1,587 00	51 24		44 18		40	2	44 18
Glenfinnan Tel. Co	Glenfinnan										
Grand River Tel. Co	Grand-River			1,000 00					31		
Greenwich & Cable Head Tel. Co	Cable-Head-West			487 30					8		
Hamilton Tel. Co	Hamilton	300 00		770 00	100 00		100 00		22	2	105 00
Head of Hillsboro Tel. Co	Cherry-Hill										
Kingston & Clyde River R. Tel. Co	Kingston			730 00	4 25		4 25		25		
Linkletter Tel. Co	Linkletter			275 00	80 00		80 00		8		
Lot 7 Co-op. Tel. Co	Cape-Wolfe			1,250 00					35		
Lower Tryon Tel. Co	Victoria	426 43		426 43	105 00	31 35	105 00		14		
Malpeque Tel. Co	Malpeque			750 00	45 00	12 00	45 00		16	1	45 00
Marie Midgell & Milburn Tel. Co	Milburn			730 00					19		
Mt. Carmel & Egmont Bay Tel. Co	Wellington	1,568 00		1,568 00	10 00		10 00		32	1	10 00
Muddy Creek Tel. Co	Muddy-Creek	438 00		438 00	58 00		58 00		6		
Newport-Launching Tel. Co	St-Georges			1,500 00	75 00		75 00		8		
Northam, Port Hill & Arlington Tel. Co	Northam	1,000 00		1,145 00			32 00				
North Shore Tel. Co	St-Peter	625 00		625 00					11		
O'Leary Bay & W. Point Tel. Co	Coleman			2,057 45	13 75		13 75		34	1	13 75
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd	Charlottetown	100,000 00	50,000 00	227,720 00	58,623 88	21,733 77	49,194 21	1,313	476	75	22,112 95
Savage Harbour Tel. Co	French-Village	650 00		650 00					22		
St. Margarets Connecting Line	St-Margarets										
Sturgeon Tel. Co	Sturgeon			200 00	25 00		25 00		3		
West River Tel. Co	Canoe-Cove	1,150 00		1,144 00	5 85		4 25		9		
York Point Tel. Co	York-Point			1,650 00					40		
Total		112,362 31	51,000 00	254,982 46	59,670 97	21,830 42	50,332 34	1,313	1,038	89	22,430 88

TABLEAU 17.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ile du Prince-Edouard.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Argyle Rural Tel. Co.	Strathgartney						12·50				
Augustine Cove and Tyron Tel. Co.	Cape-Traverse						25·00				
Bangor Tel. Co.	Bangor						7·00				
Belmont Tel. Co.	Belmont						32·00				
Bear River & St. Margaret's Tel. Co.	St-Margarets						31·00				
Cherry Hill and Hillsboro Head Tel. Co.	Cherry-Hill						18·00				
Cascumpec Tel. Co.	Cascumpec						19·00				
Cavendish Tel. Co.	Bay-View						8·50				
Darnly Tel. Co.	Darnly						7·00				
Ellerslie-Conway Tel. Co.	Bideford						49·00				
Glenfinnan Tel. Co.	Glenfinnan										
Grand River Tel. Co.	Grand-River						28·00				
Greenwich and Cable Head Tel. Co.	Cable-Head-West						17·00				
Hamilton Tel. Co.	Hamilton						8·50				
Head of Hillsboro Tel. Co.	Cherry-Hill										
Kingston and Clyde River R. Tel. Co.	Kingston						24·00				
Linkletter Tel. Co.	Linkletter						8·50				
Lot 7 Co-op. Tel. Co.	Cape-Wolfe						25·75				
Lower Tryon Tel. Co.	Victoria						8·00				
Malpeque Tel. Co.	Malpèque						10·25				
Marie Midgell and Milburn Tel. Co.	Milburn						21·00				
Mt. Carmel and Egmont Bay Tel. Co.	Wellington						50·00				
Muddy Creek Tel. Co.	Muddy-Creek						12·50				
Newport-Launching Tel. Co.	St-Georges						9·00				
Northam, Port Hill and Arlington Tel. Co.	Northam						20·00				
North Shore Tel. Co.	St-Peters						8·00				
O'Leary Brae and W. Point Tel. Co.	Coleman						32·00				
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd.	Charlottetown	80·00	104·70	1,119·44			840·70	943·00			
Savage Harbour Tel. Co.	French-Village						20·00				
St. Margarets Connecting Line	St-Margarets										
Sturgeon Tel. Co.	Sturgeon						4·00				
West River Tel. Co.	Canoe-Cove						22·00				
York Point Tel. Co.	York-Point						36·00				
Total		80·00	104·70	1,119·44			1,414·20	943·00			

TABLEAU 18.—Revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie.	Produit brut.	Frais d'exploitation.	Revenu net de l'exploitation.	Additions. Opérations à l'extérieur.	Additions. Loyers.	Additions. Revenu sur garan. en main.	Additions. Autre revenu.	Total.	Revenu brut de la compagnie.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.									
Beauce Tel. Co., Ltd.	13,697 96	11,291 93	2,406 03				9,047 20	9,047 20	11,453 23
Bell Tel. Co., Ltd.	9,803,954 00	5,243,400 00	4,560,554 00			24,436 00	147,841 00	172,277 00	4,732,831 00
Bonaventure and Gaspe Tel. Co., Ltd.	10,786 74	6,971 40	3,851 34						3,815 34
Eastern Townships Tel. Co.	41,557 51	34,984 31	6,573 20						6,573 20
Farmers Tel. Co., Ltd.									
Kamouraska Tel. Co., Ltd.	23,955 43	15,326 67	8,628 76						8,628 76
Megantic Peoples Tel. Co., Ltd.	8,234 40	4,503 67	3,730 73				263 50	263 50	3,994 23
National Tel. Co.	32,826 06	48,655 55	−15,829 49		569 00			569 00	−15,260 49
Saguenay-Quebec Tel. Co.	20,477 08	10,559 60	9,917 48		815 90		49 65	865 55	10,783 03
St. Maurice And Champlain Tel. Co.									
Colombie-Britannique.									
British Columbia Tel. Co., Ltd.	1,354,192 33	954,767 47	399,424 86						399,424 86
Chilliwack Tel. Co., Ltd.	14,095 65	5,014 10	9,081 55				1,213 13	1,213 13	10,294 68
Fort George and Alberta Tel. Co., Ltd.	8,109 28	7,718 82	390 46						390 46
Kootenay Tel. Lines Ltd.	32,228 80	23,572 52	8,656 28				1,186 48	1,186 48	9,842 76
Okanagan Tel. Co.	55,284 19	8,554 32	36,729 87						36,729 87
Nouvelle-Écosse.									
Maritime Telegraph & Tel. Co., Ltd.	682,944 21	317,143 15	365,801 06				40,472 07	40,472 07	406,273 13
Nouveau-Brunswick.									
New Brunswick Tel. Co., Ltd.	480,680 54	266,743 82	213,936 72		7,367 55		7,317 15	14,684 70	228,621 42
Ile du Prince-Edward.									
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd.	58,623 88	48,848 48	9,755 40				2,974 08	2,974 08	12,749 48
Alberta.									
City of Edmonton Tel. Dept.	231,097 75	75,175 41	155,922 34						155,922 34
Western General Electric Co., Ltd.	10,804 32	9,396 00	1,408 32						1,408 32

Ontario.										
Ahmic Tel. Co., Ltd	810 82	533 98	276 84	....	....	....	....	....	276 84
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd	10,645 31	4,917 61	5,727 70	....	....	....	490 48	490 48	6,218 18
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	8,268 48	4,420 89	3,847 59	....	....	....	....	....	3,847 59
Dunnville Consolidated Tel. Co., Ltd	17,458 50	11,103 91	6,354 59	....	....	....	3,767 50	3,767 50	10,122 09
Erie Tel. Co., Ltd	16,755 20	9,462 61	7,292 29	....	....	....	....	....	7,292 29
Floss Tel. Co	1,904 56	1,293 24	611 32	....	....	....	3,872 23	3,872 23	4,483 55
Fort William Tel. System	60,100 36	30,443 11	29,657 25	....	....	....	....	....	29,657 25
Goderich Tel. Co., Ltd	7,594 79	3,627 07	3,967 72	....	....	....	....	....	3,967 72
Ingersoll Tel. Co., Ltd	19,953 07	8,998 84	10,954 23	....	130 00	....	....	130 00	11,084 23
Norfolk County Tel. Co., Ltd	23,671 85	13,138 28	10,533 57	....	....	....	....	....	10,533 57
Porcupine Tel. Line Ltd	11,353 50	8,559 35	2,974 15	....	....	....	28 21	28 21	822 36
Temiskaming Tel. Co., Ltd	38,608 13	22,134 21	16,473 92	....	....	....	....	....	16,473 92
Manitoba.									
Manitoba Municipal Tel. System	19,836 71	14,011 00	5,825 71	....	....	....	....	....	5,825 71
Woodworth Municipal Tel. Co	10,462 62	7,199 19	3,263 43	....	....	....	....	....	3,263 43
Total	13,130,974 03	7,242,470 81	5,888,503 22	....	8,882 45	24,436 00	218,522 68	251,841 13	6,140,344 35

TABLEAU 18.—Revenu, pour l'année finissant

Nom de la compagnie.	Déductions.			
	Taxes.	Intérêt sur actions.	Autres déductions.	Déductions totales.
Québec.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauce Tel. Co., Ltd	253 85	373 05	183 97	810 87
Bell Tel. Co., Ltd	309,025 00	557,450 00	....	866,475 00
Bonaventure and Gaspe Tel. Co., Ltd	....	950 00	277 73	1,227 73
Eastern Townships Tel. Co	678 00	6,522 00	2,762 37	9,962 37
Farmers Tel. Co	....	....	....	....
Kamouraska Tel. Co., Ltd	....	4,758 22	....	4,758 22
Megantic Peoples Tel. Co., Ltd	690 42	1,139 59	250 07	2,080 08
National Tel. Co	....	3,118 10	....	3,118 10
Saguenay-Quebec Tel. Co	217 68	10,400 00	3,123 02	13,740 70
St. Maurice and Champlain Tel. Co	....	....	....	....
Colombie-Britannique.				
British Columbia Tel. Co., Ltd	....	107,446 19	40,000 00	147,446 19
Chilliwack Tel. Co., Ltd	253 57	....	2,273 24	2,526 81
Fort George and Alberta Tel. Co., Ltd	....	....	2,570 42	2,570 42
Kootenay Tel. Lines, Ltd	1,023 35	3,011 07	....	4,034 42
Okanagan Tel. Co	1,214 86	....	11,285 29	12,500 15
Nouvelle-Ecosse.				
Maritime Telegraph and Tel. Co., Ltd	15,437 44	83,567 45	....	99,004 89
Nouveau-Brunswick.				
New Brunswick Tel. Co., Ltd	15,398 67	4,156 65	....	19,555 32
Ile du Prince-Edouard.				
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd	345 73	2,557 02	....	2,902 75
Alberta.				
City of Edmonton Tel. Dept	....	91,948 33	....	91,948 33
Western General Electric Co., Ltd	69 37	....	....	69 37
Ontario.				
Ahmic Tel. Co., Ltd	110 70	178 00	....	288 70
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd	156 84	953 00	334 05	1,443 89
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	75 04	575 28	....	650 32
Dunnville Consolidated Tel. Co., Ltd	160 00	1,512 00	620 48	2,292 48
Erie Tel. Co., Ltd	230 90	1,097 56	152 56	1,481 02
Floss Tel. Co	....	1,710 00	....	1,710 00
Fort William Tel. System	....	15,033 43	....	15,033 43
Goderich Tel. Co., Ltd	43 46	2,363 72	....	2,407 18
Ingersoll Tel. Co., Ltd	339 46	2,100 00	3,377 82	5,817 28
Norfolk County Tel. Co., Ltd	175 54	750 00	....	925 54
Porcupine Tel. Line, Ltd	56 27	....	64 53	120 80
Temiskaming Tel. Co., Ltd	865 38	900 00	7,858 64	9,624 02
Manitoba.				
Miniota Municipal Tel. System	....	....	....	....
Woodworth Municipal Tel. Co	....	....	....	....
Total	346,821 53	904,570 66	75,134 19	1,326,526 38

le 30 juin 1916—*Fin.*

Revenu net sur capital.		Répartition du revenu.					Balance au compte de profits et pertes.	
		Dividendes.		Fonds d'amortissement.	Réserve.	Total.		
Profit.	Perte.	Actions ordinaires.	Actions préférent.				Cr.	Dt.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
10,642 36			1,500 00	7,153 00		8,653 00	1,989 36	
3,866,356 00		1,440,000 00		2,080,000 00		3,520,000 00	346,356 00	
2,587 61							2,587 61	
	3,389 17							3,389 17
3,870 54							3,870 54	
1,914 15			777 75			777 75	1,136 40	
	18,378 59							18,378 59
	2,957 67							2,957 67
251,978 67		120,000 00	60,000 00	20,931 53	50,000 00	250,931 53	1,047 14	
7,767 87		3,650 44		4,000 00		7,650 44	117 43	
	2,179 96							2,179 96
5,808 34				5,750 00	58 34	5,808 34		
24,229 72		7,932 08				7,932 08	16,297 64	
307,268 24		51,000 00	60,000 00		154,237 92	265,237 92	42,030 32	
209,066 10		96,702 30			90,681 67	187,383 97	21,682 13	
9,846 73		6,000 00				6,000 00	3,846 73	
63,974 01				54,506 88	46,709 90	101,216 78		37,242 77
1,338 95				1,337 63	1 32	1,338 95		
	11 86							11 86
4,774 29		2,031 15			1,293 93	3,325 08	1,449 21	
3,197 27		1,505 00			1,692 27	3,197 27		
7,829 61		1,800 00	1,798 00			3,598 00	4,231 61	
5,811 27		15 20			2,392 72	2,407 92	3,403 35	
2,773 55				2,162 23		2,162 23	611 32	
14,623 82				20,109 31		20,109 31		5,485 49
1,560 54		296 25		54 74		350 99	1,209 55	
5,266 95		1,542 00		3,415 01	309 94	5,266 95		
9,608 03		2,598 00			3,500 00	6,098 00	3,510 03	
2,701 56		2,100 00			1,000 00	3,100 00		398 44
6,849 90		4,009 92				4,009 92	2,839 98	
5,825 71				12,083 88		12,083 88		6,258 17
3,263 43				2,000 00		2,000 00	1,263 43	
4,840,735 22	26,917 25	1,741,182 34	124,075 75	2,213,504 21	351,878 01	4,430,640 31	459,479 78	76,302 12

TABLEAU 19.—Relevé, par province, du capital, coût, recettes, frais d'expl., nombre de téléph., des employés, etc.

Province.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnéto	Nombre.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,929,243 56	1,502,355 00	3,727,335 93	545,025 94	211,139 94	509,601 25	14,437	8,812	808	277,886 35
Nouveau-Brunswick	1,456,432 98	63,150 00	1,928 804 78	356,002 93	161,828 41	294,831 90	10,414	8,361	513	176,738 00
Ile du Prince-Edouard	112,362 31	51,000 00	254,982 46	59,670 97	21,830 42	50,332 34	1,313	1,038	89	22,430 88
Québec	19,453,040 74	11,866,523 36	40,190,775 67	7,743,355 59	2,600,876 17	5,811,941 46	65,686	30,954	3,681	1,780,005 19
Ontario	2,089,924 55	2,012,698 44	5,503,712 77	956,971 17	85,758 19	681,725 92	136,650	112,330	6,626	3,237,714 23
Manitoba	23,177 29	11,103,025 96	11,137,814 84	1,530,568 08	372,878 46	1,353,984 46	29,410	18,493	1,239	767,107 32
Saskatchewan	914,844 00	7,132,961 60	7,984,303 60	1,108,867 60	....	648,952 90	9,906	20,314	774	399,025 00
Alberta	125,244 00	11,258,560 40	10,820,920 45	896,240 15	395,794 64	683,437 01	18,269	16,757	597	512,636 78
Colombie-Britannique	3,247,686 85	2,513,083 33	6,801,190 54	1,337,733 95	173,654 89	1,092,935 70	37,024	7,898	913	666,166 15
Yukon	65,000 00	....	170,179 78	36,070 35	....	19,457 92	....	355	7	13,009 51
Totaux	29,416,956 28	47,503,358 09	88,520,020 22	14,570,506 73	4,023,761 12	11,147,200 86	323,109	225,312	15,247	7,852,719 41

TABLEAU 20.—Relevé, par province, indiquant la longueur en fil—Lignes urbaines et rurales.

Province.	Urbaines.					Rurales.				
	Fil galvanisé.	Fil de cuivre				Fil galvanisé.	Fil de cuivre.			
	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	1,506·00	2,105·00	11,787·00	11,387·00	84·00	11,183·75	4,521·00	323·00	....	37·00
Nouveau-Brunswick	6,575·57	661·03	6,314·41	5,734·41	44·80	5,865·02	3,950·68	....	....	106·74
Ile du Prince-Edouard	80·00	104·70	1,119·44	....	....	1,414·20	943·00	....	....	....
Québec	4,416·00	372·00	50,631·40	190,220·00	282·50	55,722·05	2,098·00	1,863·25	1·00	9·00
Ontario	3,182·30	11,166·98	130,191·42	277,977·50	536·75	176,989·15	2,479·25	1,074·25	1·75	17·15
Manitoba	28·00	462·00	35,872·00	73,326·00	....	51,442·75	13,197·00	13·00	....	....
Saskatchewan	1,300 00	....	37,450·00	22,580·00	....	66,378·00	18,934·75	....	....	....
Alberta	3,003·25	12·00	42,011·00	57,879·60	....	32,642·00	12,428·46	....	....	....
Colombie-Britannique	9,137·50	2,953·00	79,624·00	43,013·00	1·00	4,664·75	4,779·00	740·00	143·00	870·25
Yukon	190·50	....	41·60	....	....	319·00	48·00	....	....	....
Totaux	29,419·12	17,836·71	395,042·27	682,117·51	949·05	406,620·67	63,379·14	4,013·50	145·75	1,040·14

TABLE.

STATISTIQUES DES MESSAGERIES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1916

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

A Son Excellence le Duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du *Canada.*

Plaise à Votre Excellence—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence les Statistiques des Messageries pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du Contrôleur des Statistiques, sur les opérations des compagnies de Messageries du Dominion du Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 12 mars 1917.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, ci-jointes, les Statistiques des Messageries pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

Voici les noms des compagnies opérant en Canada qui ont fourni des rapports:—

L'American Express Company.
La British America Express Company.
La Canadian Express Company.
La Canadian Northern Express Company.
La Dominion Express Company.
La Great Northern Express Company.
La National Express Company.
La Wells-Fargo and Company.

On en doit pas oublier cependant, que l'"American Express Company" a absorbé la "National Express Company."

ORGANISATION.

Les sommaires suivants se rapportent à l'organisation des compagnies de messageries faisant affaires au Canada:—

AMERICAN EXPRESS COMPANY.—Président, George C. Taylor; 1er vice-président, Francis F. Flagg; vice-président en charge du département de la finance, Howard K. Brooks; vice-président et gérant du trafic, Dixon S. Elliott; secrétaire, Frederick P. Small; trésorier, James F. Fargo; contrôleur, Robert Mundle; gérant général de la division de l'est, Robert E. Cowie; gérant général de la division de l'ouest, J. A. D. Vickers; gérant général de la division étrangère, le Canada inclus, Harry Gee; gérant général de la division européenne, William S. Dalliba; gérant du matériel et des accesssoires, Elisha Flagg; gérant du trafic, Edwin E. Bush; directeurs, George C. Taylor, Francis F. Flagg, Charles M. Pratt, John H. Bradley, Cornelius Vanderbilt, J. Horace Harding, John G. Milburn et James S. Alexander. Le bureau chef est à New-York, 65 Broadway.

BRITISH AMERICA EXPRESS COMPANY.—Président, T. J. Kennedy; vice-présidents, J. F. Taylor, W. C. Franz et Herbert Coppell; secrétaire, A. Taylor; trésorier, R. Barber; contrôleur, I. L. Godfrey; gérant général, T. J. Kennedy; directeurs, T. J. Kennedy, J. F. Taylor, H. Coppell, W. C. Franz, W. K. Whigham, T. Gibson et James Hawson. Le bureau chef est au Sault-Sainte-Marie, Ont.

CANADIAN EXPRESS COMPANY.—Président du comité, E. J. Chamberlin; président, John Pullen; directeurs, E. J. Chamberlin, John Pullen, Hugh Paton, Frank Scott, W. H. Biggar, J. E. Dalrymple et H. G. Kelley; secrétaire-trésorier, Frank Scott; soliciteur général, W. H. Biggar; auditeur général, W. W. Williamson. Le bureau chef est à Montréal.

CANADIAN NORTHERN EXPRESS COMPANY.—Président, Sir William Mackenzie; vice-présidents, Sir Donald Mann et D. B. Hanna; directeurs, Sir William Mackenzie, Sir Donald Mann, R. J. Mackenzie et Z. A. Lash, C.R.; secrétaire, R. P. Ormsby; trésorier, L. W. Mitchell; auditeur général, J. D. Morton; surintendant général, W. C. Muir; surintendants, C. A. Cunningham et F. N. Wiggins. Bureau chef, Toronto.

DOMINION EXPRESS COMPANY.—Président et surintendant général, Walter S. Stout; vice-président, R. Paton McLea; directeurs, W. S. Stout, R. Paton, McLea, le très hon. Lord Shaughnessy, C.C.O.V., C.R. Hosmer et R. B. Angus; secrétaire, H. C. Oswald; trésorier, G. A. Newman; auditeur général, W. H. Plant; surintendant de la division de l'est, W. Walsh; surintendant de la division de l'ouest, G. Ford; préposé au transport des marchandises, V. G. R. Vickers; préposé au trafic, W. H. Burr. Bureau chef, Toronto.

GREAT NORTHERN EXPRESS COMPANY.—Président, W. P. Kennedy; vice-président, Ronald Stewart; directeurs, L. W. Hill, J. M. Gruber, W. P. Kenney, G. R. Martin et Ronald Stewart; secrétaire-trésorier, L. E. Katzenbach; contrôleur, G. R. Martin; gérant général, Ronald Stewart; Bureau chef, St-Paul, Minnesota.

NATIONAL EXPRESS COMPANY.—Président général, Francis F. Flagg; vice-présidents, George C. Taylor et Dixon S. Elliott; secrétaire, Frederick P. Small; trésorier, James F. Fargo; directeurs, George C. Taylor, Francis F. Flagg, James F. Fargo, Emery H. Smith et Dixon S. Elliott. Les fonctionnaires administratifs sont ceux de l'American Express Company" et le bureau chef est à New-York, 65 Broadway.

WELLS, FARGO AND COMPANY.—Président, B. D. Calwell; vice-présidents, A. Christeson et E. A. Stedman; directeurs, B. D. Caldwell, F. D. Underwood, C. A. Peabody, H. W. de Forest, R. Delafield, J. H. Schiff, W. V. S. Thorne, W. A. Harriman, L. F. Loree, H. E. Huntingdon, E. A. Stedman, A. Christeson et W. F. Herrin; vice-président et gérant du trafic, F. S. Holbrook; contrôleur, J. W. Newlean; secrétaire, C. H. Gardiner ; trésorier, B. H. River; gérants généraux, A. Christeson et E. A. Stedman ; gérant du trafic, G. S. Lee. Bureau chef, Chicago.

DISTANCE EN MILLES DE L'EXPLOITATION.

Au Canada, 41, 582.84; à l'étranger, 17,222.52.

Le nombre de milles en exploitation au Canada pour 1916 et les cinq années précédentes se divise comme suit:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Sur les chemins de fer......	25,377·90	26,855·30	29,476·62	33,551·13	35,572·73	38,538·91
Sur les lignes électriques ...	213·81	278·61	212·61	212·61	254·41	338·70
Sur les ligues océaniques....	1,792·00	3,161·50	2,743·50	2,770·00	2,706·00	3,055·00
Sur les services de diligences	146·00	146·91	122·00	112·00	75·00	59·00
Divers....................	55·75	3·25	2·75	2·75	2·75	2·75
	27,585·46	30,445·57	32,557·48	36,648·49	38,610·89	41,994·36

La distance en milles de l'exploitation pour l'année 1916 et les cinq précédentes était divisée entre les provinces comme suit:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Nouveau-Brunswick........	1,119·42	1,378·41	2,103·28	2,086·08	2,043·86	2,015·26
Nouvelle-Ecosse............	1,396·32	1,339·13	1,464·19	1,483·19	1,438·98	1,509·55
Ile du Prince-Edouard......	298·10	213·10	558·90	483·80	568·80	569·20
Québec....................	3,914·64	3,914·69	4,686·68	4,623·28	4,665·93	5,980·87
Ontario....................	9,938·20	10,245·97	10,333·56	11,080·05	10,519·90	11,135·74
Manitoba..................	3,339·04	3,608·15	3,598·71	3,936·51	4,161·01	4,321·46
Saskatchewan..............	3,034·43	3,698·20	4,174·36	5,597·26	5,845·96	5,993·30
Alberta....................	1,371·08	1,750·04	1,879·50	2,807·00	3,405·80	3,704·40
Colombie-Anglaise.........	2,814·02	3,395·68	2,941·10	3,477·10	4,866·43	5,660·36
Yukon......................	59·48	601·48	692·70	692·70	692·70	692·70
Etranger..................	300·72	300·72	124·50	381·52	411·52	411·52
Total............	27,585·46	30,445·57	32,557·48	36,648·49	38,610·89	41,994·36

La distance en milles de l'exploitation pour l'année 1916 et les quatre précédentes était divisée comme suit entre les compagnies ayant fait leur rapport:—

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
American Express Company.............	1,290·43	1,175·09	1,127·99	1,290·29	1,224 14
British America Express Company......	....	89·00	368·59	414·04	414 38
Canadian Express Company............	7,406·31	6,926·51	9,419·51	10,249·13	11,792·91
Canadian Northern Express Company...	5,255·49	5,762·25	6,343·21	6,589·25	8,208·12
Dominion Express Company............	14,604·88	16,765·73	17,168·77	18,421·43	18,412·81
Great Northern Express Company.......	661·86	672·76	672·76	710·39	596·12
United States Express Company.........	224·84	224·84	224·84	....	....
Wells Fargo and Company..............	921·60	941·30	941·30	936·36	936·36
National Express Company..............	80·16	....	....	....	....
Non répartie..............................	....	....	....	....	411·52
Total............................	30,445·57	32,557·48	36·266·97	38,610·89	41,994·36

CAPITAL ET FRAIS.

L'on a pas tenu compte du capital des engagements des compagnies américaines faisant affaires au Canada. Les actions se rattachant aux compagnies canadiennes étaient comme suit:—

British America Express Company............	$	100,000
Canadian Express Company.................		1,742,200
Canadian Northern Express Company.........		1,000,000
Dominion Express Company.................		2,000,000
Total..............................	$	4,842,200

Le seul engagement à compte d'obligations était celui de la Dominion Express Company au montant de $46,500.

La capitalisation totale de toutes les compagnies canadiennes était de $4,888,700. Le tableau 2 fournira les renseignements en détail.

Tel qu'expliqué les années précédentes, les compagnies de messageries ayant leurs bureaux chefs au Canada sont possédées et exploitées par des compagnies de chemin de fer. Presque dans chaque cas le surplus des recettes a été employé à créer un compte d'actions payées et à l'achat d'équipement. Pratiquement, l'immeuble était financé sur les profits. De toutes manières, quoique les comptes en soient tenus séparément, l'exploitation de la messagerie forme partie intégrale dans les affaires des compagnies de chemin de fer les possédant.

Le coût de la propriété foncière au 30 juin 1916 avait atteint, d'après les rapports, la somme de $3,389,966.78, soit une augmentation de $122,079.19 sur 1915, tel qu'il appert au tableau suivant:—

Immeubles servant à l'exploitation		$ 398,874·86
Bâtiments et objets mobiliers		1,978,042 78
Matériel—		
Chevaux	$ 210,976 35	
Véhicules	378,225 49	
Autre matériel	423,847 30	1,013,049 14
Total		$ 3,389,966 78

Ces chiffres seront détaillés au tableau n° 3.

REVENU ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Le total des recettes brutes était de $12,860,629.37 contre $11,311,797.20 en 1915. L'on trouvera les détails, par compagnies au tableau n° 5.

Les diverses sources de recettes brutes pour 1916 et les trois années précédentes, sont indiquées au tableau suivant:—

———	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes d'exploitation	12,400,034 52	12,170,710 37	10,902,966 52	12,409,791 22
Divers	34,286 69	39,050 10	14,652 04	18,854 07
Effets de commerce	319,215 08	352,440 46	317,780 62	347,852 27
Autres recettes	73,942 67	83,751 06	76,398 02	84,131 81
Total	12,827,478 96	12,646,451 99	11,311,797 20	12,860,629 37

La somme des deux premiers item représentant les revenus des messageries était de $12,419,645.29. Il eut été désirable d'indiquer les frais d'exploitation pour ce service, ce qui ne saurait être fait avec exactitude. Les compagnies de messageries appuient avec emphase sur la proposition de leurs profits provenant ailleurs que du service de transport, et ont suggéré que des changements soient faits dans le forme de leur rapport annuel; mais il a été reconnu qu'il n'était pas possible de donner effet à leur requête.

Pour fins de comparaisom, suivent les faits se rapportant au revenu provenant de sources autres que celle du transport:—

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mandats—domestiques	201,534 88	173,260 98	207,605 23	186,:79 59	202,458 35
Mandats internationaux	18,056 02	21,137 18	20,649 71	15,239 20	23,669 52
Chèque de voyage	2,806 60	23,145 23	190 50	3,429 08	4,515 38
Chèques internationaux de voyage	2,714 92	2,892 04	9,203 27	1,704 18	429 34
Chèques à présentation	83,791 24	98,779 65	114,791 75	110,828 57	116,779 68
Autres recettes	68,138 64	73,942 67	83,751 06	76,398 02	84,131 81
Total	377,042 30	393,157 75	436,191 52	394,178 64	431,984 08

Les frais d'exploitation se sont élevés en 1916 à $5, 794,516.85, contre $5,632-904.16 en 1915.

Les privilèges des messageries— qui consistent dans les paiements que les compagnies de messageries font pour obtenir le droit de se servir des voies ferrées et des autres voies de transport—ont coûté $6,146,399.47, soit 49.5 pour 100 des recettes brutes du transport.

Après déduction faite des frais d'exploitation et des privilèges des messageries s'élevant à $11,940,916.32 des recettes brutes, l'on obtenait un revenu net d'exploitation de $919,713.05. La balance du crédit final se découvre au compte du revenu.

Le sommaire qui suit donnera des renseignements.

—	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Privilèges des messageries.	Reçu net d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911	9,913,018 31	4,151,227 91	4,553,861 43	1,207,928 97
1912	10,994,418 10	4,880,120 00	4,892,242 49	1,222,055 61
1913	12,827,478 96	5,743,544 73	6,324,319 91	759,614 32
1914	12,646,451 99	6,246,632 28	6,016,364 07	383,455 64
1915	11,311,797 20	5,632,904 16	5,610,224 11	68,668 93
1916	12,860,629 37	5,794,516 85	6,146,399 47	919,713 05

Le tableau suivant montre l'accroissement des frais d'exploitation et de privilèges des messageries en rapport avec les recettes brutes depuis 1911:—

—	Frais d'exploitation.	Privilèges des messageries	Total.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
1911	41·9	45·9	87·8
1912	44·4	44·5	88·9
1913	44·8	49·4	94·2
1914	49·6	47·0	96·6
1915	49·8	49·6	99·4
1916	45·1	47·8	92·9

Suit, la classification des frais d'exploitation pour l'année 1916 et les quatre antérieures:—

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien	214,489 59	146,268 89	144,881 75	107,617 57	194,726 22
Frais du trafic	94,186 61	160,203 25	182,163 77	90,692 67	73,961 66
Frais de transport	4,075,515 28	4,918,556 48	5,399,601 67	4,981,846 41	5,041,154 65
Frais généraux	495,928 52	518,516 11	519,985 09	452,747 51	484,674 32
Totaux	4,880,120 00	5,743,544 73	6,246,632 28	5,632,904 16	5,794,516 85

Les détails qui suivent donnent les frais d'exploitation:—

ENTRETIEN.

—	1912	1913	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	9,392 13	4,412 79	4,498 08	4,225 36	4,029 51
Bâtiments, dépendances, terrain	121,287 00	9,658 41	5,015 30	3,747 35	22,589 06
Matériel de bureau	11,836 77	21,232 94	18,973 90	13,744 70	33,560 66
Chevaux	11,636 62	17,775 45	19,271 59	19,756 91	29,427 58
Véhicules—réparations	45,020 44	61,143 50	75,550 91	48,799 10	60,425 90
Véhicules—renouvellement	2,880 75	17,307 27	7,174 75	5,555 02	17,384 31
Matériel des écuries	9,416 48	12,088 20	10,829 54	7,996 29	15,362 67
Matériel de transport	2,516 76	2,336 11	3,525 13	1,522 75	11,356 65
Autres frais	174 58	8 44	7 32	2,270 09	549 91
Non répartis	328 06	295 83	35 23	....	....
Facilités conjointes, Dt	....	9 95	....	....	....
Totaux	214,489 59	146,268 89	144,881 75	107,617 57	194,726 25

FRAIS DE TRAFIC.

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	51,809 37	60,579 99	48,178 00	41,693 03	37,036 84
Agences extérieures	6,948 20	8,255 65	7,733 22	669 04	369 16
Publicité	12,805 80	16,615 26	13,170 01	5,872 66	4,929 83
Associations du trafic	6,170 72	4,359 45	10,644 65	5,870 47	5,304 65
Papeterie et impressions	16,159 89	70,232 67	102,437 80	33,567 74	23,352 14
Autres frais	131 67	12 05	0 09	3,019 73	2,969 04
Non répartis	160 96	148 18	....	....	....
Totaux	94,186 61	160,203 25	182,163 77	90,692 67	73,961 66

FRAIS DE TRANSPORT.

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	174,208 91	239,643 37	304,919 72	269,157 68	243,408 86
Employés de bureau	960,871 05	1,243,743 76	1,325,727 46	1,240,119 91	1,176,312 18
Commissions	720,315 68	804,193 85	839,645 00	774,494 84	841,438 71
Employés sur les wagons	458,855 65	565,328 74	622,214 06	594,634 81	564,315 01
Fournitures et frais de bureau	111,691 01	151,025 66	190,021 79	153,961 15	143,347 82
Loyer de bureaux locaux	467,264 18	492,101 92	581,032 60	587,229 86	568,708 94
Employés aux écuries	43,356 78	55,412 35	54,213 51	59,960 97	53,514 85
Fournitures et frais des écuries	340,959 37	407,762 46	422,041 13	397,774 14	415,343 69
Employés sur les trains	454,508 84	529,874 40	571,757 71	545,009 43	564,028 18
Fournitures et frais sur les trains	4,179 58	6,532 45	6,463 67	6,094 20	14,371 32
Camionneurs	46,962 88	83,719 22	90,093 82	24,049 84	22,396 75
Frais de camionnage	41,378 26	16,727 73	15,292 23	11,072 51	15,224 97
Papeterie et impressions	113,857 81	165,370 37	178,646 35	132,887 83	143,712 85
Pertes et dommages—fret	107,297 41	156,631 84	193,547 17	130,070 92	97,497 66
" " espèces	15,976 32	7,252 40	4,237 97	9,763 65	1,248 21
Dommages aux propriétés	631 98	1,187 56	1,206 09	1,223 25	1,283 20
Blessures	5,752 91	3,557 02	5,909 30	14,183 06	6,021 30
Autres frais	4,052 04	4,634 03	6,207 22	32,909 49	179,454 21
Non répartis	3,414 62	3,425 26	....	....	....
Facilités conjointes, Av	....	−19,558 91	−13,665 13	2,771 13	− 10,474 06
Totaux	4,075,505 28	4,918,556 48	5,399,601 67	4,981,846 41	5,041,154 65

FRAIS GÉNÉRAUX.

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916
	$ c	$ c	$ c)	$ c.	$ c.
Salaires et débour. des officiers généraux	66,010 00	63,507 40	68,013 69	78,454 23	67,071 05
Salaires et déboursés des commis, etc.	204,687 18	284,993 26	306,194 80	225,384 80	214,108 95
Fournitures et frais de bureau en général.	37,885 63	39,875 74	24,624 82	25,115 83	26,440 46
Frais judiciaires	9,376 61	3,859 74	7,081 90	4,832 52	3,735 38
Assurances	28,563 18	11,465 93	24,635 02	20,718 49	23,112 82
Pensions	48,085 59	56,412 47	65,104 02	38,348 80	38,060 50
Papeterie et impressions	21,116 54	21,441 14	7,573 45	6,482 03	7,404 48
Autres frais	19,677 63	36,495 50	16,757 34	53,410 81	104,740 68
Non répartis	526 16	464 93	....	....	....
Totaux	495,928 52	518,516 11	519,985 09	452,747 51	484,674 32

COMPTE DU REVENU.

Les résultats des opérations de l'année sont bien représentés dans l'état de compte suivant:—

Recettes brutes de l'exploitation		$ 12,860,629 37
Privilèges des messageries	$ 6,146,399 47	
Frais des opérations	5,794,516 85	
		11,940,916 32
Recettes nettes de l'exploitation		$ 919,713 05
Recettes nettes d'opérations extérieures		14,273 71
Revenu total net		$ 933,986 76
Moins les taxes		146,294 50
Revenu de l'exploitation		$ 787,692 26
Addition—autre revenu		220,242 91
Revenu brut pour les actionnaires		$ 1,007,935 17
Déductions		52,524 03
Revenu net pour les actionnaires		$ 955,411 14

Aucun dividende ne fut déclaré en 1916, ni crédit d'aucune sorte fait sur le dernier item.

SALAIRES ET GAGES.

En combinant salaires, gages et commissions tel qu'il appert au compte des frais d'exploitation, on trouve un total de $3,787,660.89, comparé avec $3,857,-204.90 pour l'année précédente.

Ce total de 1916 était égal à 66·57 pour 100 des frais d'exploitation. Le pourcentage en 1915 était de 68·5 et de 67·8 en 1914.

L'on ne donne pas de rapport du nombre d'employés.

EFFETS DE COMMERCE.

Les effets de commerce émis en 1916 étaient de $56,500,850.57. Le compte rendu des papiers négociables pour les années précédentes est donné dans le tableau comparatif suivant:—

Effets de commerce.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Montant.	Montant.	Montant.	Montant.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mandats (domestiques)	45,620,681 99	49,773,324 10	49,670,865 30	42,516,429 46	43,385,566 07
Mandats internationaux	2,698,796 91	3,510,668 14	3,131,907 87	1,460,909 73	1,402,026 83
Chèques de voyage	1,279,085 66	1,771,904 82	1,666,630 00	1,405,110 00	514,170 00
Chèques internat. de voyage	1,051,621 00	1,416,201 30	1,825,702 27	382,291 71	282,833 74
Chèques à présentation	5,514,821 50	7,309,889 02	8,001,832 00	7,642,034 89	9,330,731 24
Mandats télégraphiques	182,770 07	236,853 43	370,968 55	202,991 38	215,444 12
Lettres de crédit	142,166 30	69,301 96	21,919 27	23,301 25	1,980 00
Autres papiers négociables	505,179 35	905,550 84	1,197,514 28	656,667 75	1,368,098 57
	56,995,122 78	65,044,193 61	65,897,339 54	54,289,736 17	56,500,850 57

Il est évident que la vente de mandats internationaux et de chèque de voyage à matériellement diminué depuis la déclaration de la guerre européenne.

NOMBRE DE BUREAUX.

Le nombre des bureaux de messageries au Canada en 1915 était de 3,614 comparé avec 3,822 en 1916.

Les bureaux où l'on pouvait se procurer des effets de commerce étaient au nombre de 7,179 en 1915 comparé avec 6,535 en 1916.

ÉQUIPEMENT.

L'état tabulaire suivant donne des détails relatifs à l'équipement pour 1913, 1914, 1915 et 1916:—

Equipement.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Automobiles	10,905 63	48,220 54	44,804 87	39,126 68
Coffres-forts de wagons, papeterie	24,097 21	24,472 21	23,645 21	23,869 68
Wagons doubles	44,090 83	46,640 04	41,976 21	41,988 81
Chariots	72,513 25	84,481 60	91,544 52	97,101 03
Chevaux	203,921 26	222,974 94	210,401 49	221,432 60
Coffres-forts de messagers	18,005 51	19,181 46	20,451 22	21,735 17
Malles de messagers	26,301 64	25,591 37	22,598 88	25,041 32
Fournitures de bureau, etc	80,125,82	91,440 71	101,415 98	98,762 66
Coffres-forts de bureau	115,239 42	120,644 13	122,597 73	122,443 04
Camions simples	149,500 89	160,592 25	167,387 35	174,000 24
Traîneaux	61,085 18	68,013 16	66,728 78	67,454 56
Equipement d'écurie	32,539 34	35,079 56	32,972 89	35,068 11
Autre équipement	86,785 35	90,635 32	85,524 15	90,547 46

La valeur totale de l'équipement en 1916 était de $1,058,580.89.

TAXES.

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick	1,129 58	946 94	1,247 12	1,301 15	1,114 94
Nouvelle-Ecosse	440 69	3,135 92	3,506 05	4,822 59	2,796 50
Ile du Prince-Edouard	280 20	242 50	677 50	481 48	661 46
Québec	21,156 53	25,619 04	10,793 40	10,452 00	8,844 57
Ontario	46,755 72	56,693 49	60,770 46	74,782 42	99,861 75
Manitoba	3,377 83	3,377 80	5,483 12	4,334 10	7,289 10
Saskatchewan	2,196 74	1,270 67	27,575 83	9,804 04	10,209 87
Alberta	1,695 19	1,560 43	1,705 84	3,984 55	2,049 22
Colombie-Britannique	1,820 00	2,292 26	2,233 36	2,678 74	3,048 57
Yukon	....	60 51	48 60	48 60	52 72
Etranger	3,671 71	2,488 37	3,460 06	2,752 58	3,321 79
Non réparties	4,964 39	5,349 81	6,560 10	....	....
	87,488 58	103,137 74	124,061 44	123,029 27	147,292 39

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1.—Sommaire du nombre de milles d'exploitation, pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Milles sur lignes à vapeur.	Milles sur lignes élec-triques.	Milles sur lignes de navigation à vapeur.	Milles sur routes.	Milles sur diverses lignes	Total en milles.	Milles couverts, opérations exté-rieures.
American*	1,194·39	29·00	....	....	0·75	1,224·14	....
British America	414·38	....	....	....	....	414·38	....
Canadian	10,765·93	113·00	1,152·00	17·00	2·00	12,049·93	2,630·00
Canadian-Northern	8,215·32	36·30	....	....	....	8,251·62	....
Dominion	17,020·41	160·40	1,271·00	42·00	....	18,493·81	14,181·00
Great-Northern	594·12	....	30·00	....	....	624·12	....
Wells, Fargo & Co	334·36	....	602·00	....	....	936·36	....
	38,538·91	338·70	3,055·00	59·00	2·75	41,994·36	16,811·00

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 1.—Sommaire du nombre de milles d'exploitation et par province, pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Nouveau-Bruns-wick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.
American*	....	....	....	324·51	789·23	110·40
British America	....	....	....	....	414·38	....
Canadian	532·50	639·20	298·10	2,688·51	5,873·00	301·00
Canadian-Northern	....	....	....	581·49	1,777·73	1,992·10
Dominion	1,482·76	870·35	271·10	2,386·36	4,037·74	1,681·10
Great-Northern	....	....	....	....	....	236·86
Wells, Fargo & Co	....	....	....	....	243·66	....
	2,015·26	1,509·55	569·20	5,980·87	11,135·74	4,321·46

* Y compris la National Express Company.

Nom de la compagnie de messageries.	Saskat-chewan.	Alberta.	Colombie-Bri-tannique.	Yukon.	Etranger.	Total en milles.
American*	....	....	....	....	....	1,224·14
British America	....	....	....	....	....	414·38
Canadian	1,046·40	694·20	1,720·00	....	2,887·02	14,679·93
Canadian-Northern	2,186·10	1,154·30	516·40	....	43·50	8,251·62
Dominion	2,760·80	1,855·90	3,066·70	....	14,262·00	32,674·81
Great-Northern	....	....	357·26	....	30·00	624·12
Wells, Fargo & Co	....	....	....	692·70	....	936·36
	5,993·30	3,704·40	5,660·36	692·70	17,222·52	58,805·36

* Y compris la National Express Company.

TABLEAU 2.—Sommaire du capital pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Actions.		Dette consolidée.		
	Actions ordinaires en circulation.	Somme totale en circulation.	Somme en circulation.	Capital total.	Total des espèces réalisées sur actions.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
British America	100,000 00	100,000 00	....	100,000 00	....
Canadian	1,742,200 00	1,742,200 00	....	1,742,200 00	902,200 00
Canadian-Northern	1,000,000 00	1,000,000 00	....	1,000,000 00	....
Dominion	2,000,000 00	2,000,000 00	46,500 00	2,046,500 00	2,000,000 00
	4,842,200 00	4,842,200 00	46,500 00	4,888,700 00	2,902,200 00

TABLEAU 3.—Coût des immeubles et de l'équipement jusqu'à l'année close le 30 juin 1916, inclusivement.

Nom de la compagnie de messageries.	Compte.						
	Immeubles servant à l'exploitation.	Locaux et dépendances servant à l'exploitation.	Equipement.				Coût total.
			Chevaux.	Véhicules.	Autre équipement.	Equipement total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	....	....	....	....	....	....
British America	....	....	....	....	335 86	335 86	335 86
Canadian	260,200 00	....	57,423 00	69,845 00	60,400 13	187,668 13	447,868 13
Canadian-Northern	....	....	24,077 20	29,250 06	49,587 77	102,915 03	102,915 03
Dominion	138,674 86	1,977,320 63	128,908 85	278,535 98	310,624 04	718,068 87	2,834,064 36
Great-Northern	....	722 15	567 30	594 45	1,393 60	2,555 35	3,277 50
Wells, Fargo & Co	....	....	....	....	1,505 90	1,505 90	1,505 90
	398,874 86	1,978,042 78	210,976 35	378,225 49	423,847 30	1,013,049 14	3,389,966 78

*Y compris la National Express Company.

TABLEAU 4.—Sommaire du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Comptes des recettes. Recettes brutes de l'exploitation.	Privilèges des messageries. — Dt.	Recettes provenant de l'exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	417,891 45	195,084 72	222,806 73	228,953 64	−6,146 91
British America	17,419 04	6,940 23	10,478 81	2,960 95	7,517 86
Canadian	4,004,375 53	1,990,327 92	2,014,047 61	1,698,507 93	315,539 68
Canadian Northern	1,189,228 06	461,946 83	727,281 23	476,439 34	250,841 89
Dominion	7,136,284 11	3,438,260 99	3,698,023 12	3,341,543 33	356,479 79
Great Northern	78,353 88	46,003 08	32,350 80	37,996 55	−5,645 75
Wells, Fargo & Co	17,077 30	7,835 70	9,241 60	8,115 14	1,126 46
	12,860,629 37	6,146,399 47	6,714,229 90	5,794,516 88	919,713 02

* Y compris la National Express Co.

Nom de la compagnie de messageries.	Comptes des recettes. Recettes nettes des opérations extérieures.	Revenu total net.	Taxes.	Revenu provenant de l'exploitation.	Autre revenu.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	−6,146 91	8,041 90	−14,188 81	....
British America	....	7,517 86	....	7,517 86	172 91
Canadian	....	315,539 68	50,945 50	264,594 18	121,627 94
Canadian Northern	....	250,841 89	23,748 67	227,093 22	....
Dominion	14,273 71	370,753 50	60,942 78	309,810 72	98,442 06
Great Northern	....	−5,645 75	1,617 76	−7,263 51	....
Wells, Fargo & Co	....	1,126 46	997 89	128 57	....
	14,273 71	933,986 73	146,294 50	787,692 23	220,242 91

Nom de la compagnie de messageries.	Comptes des recettes. Recettes collectives brutes.	Déduction des recettes brutes.	Recettes collectives nettes.	Balance pour l'année.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	−14,188 81	....	−14,188 81	−14,188 81
British America	7,690 77	9 29	7,681 48	7,681 48
Canadian	386,222 12	9,141 28	377,080 84	377,080 84
Canadian Northern	227,093 22	....	227,093 22	227,093 22
Dominion	408,252 78	43,373 46	364,879 32	364,879 32
Great Northern	−7,263 51	....	−7,263 51	−7,263 51
Wells, Fargo & Co	128 57	....	128 57	128 57
	1,007,935 14	52,524 03	955,411 11	955,411 11

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 5.—Sommaire du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Revenu provenant du transport.			Revenus autres que provenant du transport.		
	Messagerie.	Divers colis.	Total des transports.	Mandats nationaux.	Mandats étrangers.	Chèques de voyageurs nationaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	393,078 22	....	393,078 22	10,131 35	....	1,049 21
British America	17,419 04	....	17,419 04	....	....	....
Canadian	3,879,774 69	2,972 90	3,882,747 59	63,554 36	....	918 62
Canadian Northern	1,155,210 45	....	1,155,210 45	15,694 69	....	....
Dominion	6,871,752 99	15,881 17	6,887,634 16	111,649 57	23.668 52	2,287 67
Great Northern	76,884 42	....	76,884 42	727 31	1 00	....
Wells, Fargo & Co	15,671 41	....	15,671 41	701 07	....	259 88
	12,409,791 22	18,854 07	12,428,645 29	202,458 35	23,669 52	4,515 38

Nom de la compagnie de messageries.	Revenus autres que provenant du transport—*Fin.*					
	Chèques de voyageurs étrangers.	Chèques à présentation.	Autres recettes.	Recettes brutes provenant de l'exploitat'n	Privilèges des messageries. Dt	Revenus totaux des opérations.
	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	....	13,632 67	417,891 45	195,084 72	222,806 73
British America	....	....	....	17,419 04	6,940 23	10,478 81
Canadian	....	32,659 01	24,495 95	4,004,375 53	1,990,327 92	2,014,047 61
Canadian Northern	....	18,322 92	....	1,189,228 06	461,946 83	727,281 23
Dominion	429 34	65,074 73	45,540 12	7,136,284 11	3,438,260 99	3,698,023 12
Great Northern	....	298 16	442 99	78,353 88	46,003 08	32,350 80
Wells, Fargo & Co	....	424 86	20 08	17,077 30	7,835 70	9,241 60
	429 34	116,779 68	84,131 81	12,860,629 3[illegible]	6,146,399 47	6,714,229 90

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Entretien				
	Surintendance.	Locaux avec dépendances et terrains.	Equipement de bureau.	Chevaux.	Réparations de véhicules.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	323 84	1,715 68	503 45	1,502 34	1,868 48
British America	....	....	....	....	....
Canadian	....	....	9,067 69	8,997 50	20,223 33
Canadian-Northern	24 50	8 33	512 60	1,670 00	4,452 82
Dominion	3,600 00	20,865 05	23,236 43	17,216 21	33,757 60
Great-Northern	75 31	....	146 19	41 53	163 67
Wells, Fargo & Co	5 86	....	94 30	....	....
	4,029 51	22,589 06	33,560 66	29,427 58	60,465 90

Nom de la compagnie de messageries.	Entretien.				
	Renouvellement de véhicules.	Equipement d'écuries.	Transport. Equipement	Autres frais.	Entretien total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	39 24	....	524 91	6,477 94
British America	....	....	....	....	....
Canadian	358 37	5,191 99	45 00	....	43,883 88
Canadian-Northern	....	1,800 99	12 64	25 00	8,506 88
Dominion	17,025 94	8,268 41	11,295 16	....	135,264 80
Great-Northern	....	62 04	....	....	488 74
Wells, Fargo & Co	....	....	3 85	....	104 01
	17,384 31	15,262 67	11,356 65	549 91	194,726 25

Nom de la compagnie de messageries.	Frais du trafic.						
	Surintendance.	Agences extérieures.	Publicité.	Association du trafic.	Papeterie et impressions.	Autres frais.	Trafic total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	951 69	....	643 43	....	191 08	1 84	1,788 04
British America	320 00	....	....	....	5 44	....	325 44
Canadian	5,352 70	....	895 40	2,161 47	2,161 47	....	10,571 04
Canadian-Northern	2,483 26	....	302 44	874 09	4,542 23	5 51	8,207 53
Dominion	27,621 77	369 16	3,063 75	2,269 09	16,400 05	2,961 69	52,675 51
Great-Northern	273 05	....	10 53	....	46 39	....	329 97
Wells, Fargo & Co	34 37	....	24 28	....	5 48	....	64 13
	37,036 84	369 16	4,929 83	5,304 65	23,352 14	2,969 04	73,961 66

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport.					
	Surintendance.	Employés de bureau.	Commissions.	Employés sur wagons.	Fournitures et frais de bureau.	Loyer de bureaux. locaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	7,083 89					
British America		390 50	338 21		3 75	
Canadian	60,390 54	411,725 73	362,709 03	192,280 36	30,335 64	54,820 89
Canadian-Northern	21,689 19	99,291 93	90,403 63	68,278 58	6,908 34	15,418 42
Dominion	153,097 04	652,245 63	330,895 11	297,435 09	104,859 07	496,969 63
Great-Northern	892 05	11,315 31	4,487 77	6,320 98	1,013 62	1,500 00
Wells, Fargo & Co	256 15	1,343 00	2,601 93		226 84	
	243,408 86	1,176,312 18	841,438 71	564,315 01	143,347 82	568,708 94

Non de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Suite.*					
	Employés des écuries.	Fournitures et frais des écuries.	Employés des trains.	Fournitures et frais des trains.	Employés camionneur.	Frais relatifs aux employés camionneurs
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*			25,122 60	1,229 10		
British America			170 99			
Canadian	18,701 07	129,208 83	166,917 77			
Canadian-Northern	3,024 42	40,362 32	61,243 56	389 34	3,067 74	1,535 50
Dominion	31,789 36	243,134 16	302,762 24	12,752 88	19,329 01	12,318 23
Great-Northern		2,638 38	6,183 62			
Wells, Fargo & Co			1,627 40			1,371 24
	53,514 85	415,343 69	564,028 18	14,371 32	22,396 75	15,224 97

Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Suite.*					
	Papeterie et impressions.	Perte et dommage, colis.	Perte et dommage en argent.	Dommage à la propriété.	Blessures.	Autres frais.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	2,948 73	7,933 55		108 42	376 96	160,387 36
British America	282 71	38 84				
Canadian	38,032 46	35,878 59		355 41	472 73	
Canadian-Northern	16,441 09	4,488 11		10 75	185 14	45 98
Dominion	84,837 61	48,635 44	1,248 21	808 62	4,974 10	19,020 87
Gretat-Northern	971 84	523 13			14 37	
Wells, Fargo & Co	198 41					
	143,712 85	97,497 66	1,248 21	1,283 20	6,021 30	179,454 21

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Fin.* Facilités conjointes des opérat. Dt.	Facilités conjointes des opérat. Av.	Total des transports.	Frais généraux. Salaires et frais relatifs aux officiers en général.	Salaires et frais des employés et garçons.	Fournitures et frais généraux de bureau.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*			205,190 61	943 01	6,300 83	1,050 45
British America			1,225 00	472 78	690 00	140 68
Canadian			1,501,829 05	21,069 81	62,765 12	15,549 77
Canadian Northern	89 58	10,563 64	422,311 01	7,106 16	22,432 25	1,093 37
Dominion			2,867,112 91	37,301 51	120,818 56	8,485 65
Great Northern			35,861 10	151 52	923 38	113 38
Wells, Fargo & Co			7,624 97	26 26	178 81	7 16
	89 58	10,563 64	5,041,154 65	67,071 05	214,108 95	26,440 46

Nom de la compagnie de messageries.	Frais généraux—*Fin.* Frais d'avocats.	Assurances.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres frais.	Total général des frais.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	579 73	4,587 37	1,072 56	177 32	785 78	15,497 05
British America				24 10	82 95	1,410 51
Canadian	800 81	6,081 04	6,000 00	1,361 79	28,595 62	142,223 96
Canadian Northern	24 53	3,999 84		2,100 60	657 17	37,413 92
Dominion	2,309 52	8,347 42	30,980 00	3,693 40	74,554 05	286,490 11
Great Northern		68 25		37 64	22 57	1,316 74
Wells, Fargo & Co	20 79	28 90	7 94	9 63	42 54	322 03
	3,735 38	23,112 82	38,060 50	7,404 48	104,740 68	484,674 32

Nom de la compagnie de messageries.	Récapitulation des dépenses. Entretien.	Coût du trafic.	Frais du transport	Dépenses générales.	Total des frais d'opération.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	6,477 94	1,788 04	205,190 61	15,497 05	228,953 64
British America		325 44	1,225 00	1,410 51	2,960 95
Canadian	43,883 88	10,571 04	1,501,829 05	142,223 96	1,698,507 93
Canadian Northern	8,506 85	8,207 53	422,311 01	37,413 92	476,439 31
Dominion	135,264 80	52,675 51	2,867,112 91	286,490 11	3,341,543 33
Great Northern	488 74	329 97	35,861 10	1,316 74	37,996 55
Wells, Fargo & Co	104 01	64 13	7,624 97	322 03	8,115 14
	194,726 22	73,961 66	5,041,154 65	484,674 32	5,794,516 85

* Y compris la National Express Com any.

TABLEAU 7.—Sommaire des taxes et cotes par province pour l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Provinces.					
	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	....	....	....	....	....
British America	....	....	....	....	....	....
Canadian	501 31	399 46	375 00	5,855 67	38,583 36	618 83
Canadian Northern	....	....	....	225 00	16,939 01	3,143 68
Dominion	613 63	2,397 04	286 46	2,763 90	43,539 38	3,026 42
Great Northern	....	....	....	....	....	500 17
Wells, Fargo & Co	....	....	....	....	800 00	....
	1,114 94	2,796 50	661 46	8,844 57	99,861 75	7,289 10

Nom de la compagnie de messageries.	Provinces—*Fin.*					
	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Yukon.	Etranger.	Montant total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	....	....	....	....	†8,041 90
British America	....	....	....	....	....	....
Canadian	2,014 46	9 50	402 50	....	2,185 41	50,945 50
Canadian Northern	3,294 99	7 50	....	....	138 49	23,748 67
Dominion	4,900 42	2,032 22	1,383 31	....	....	60,942 78
Great Northern	....	....	1,117 59	....	....	1,617 76
Wells, Fargo & Co	....	....	145 17	52 72	997 89	1,995 78
	10,209 87	2,049 22	3,048 57	52 72	3,321 79	147,292 93

* Y compris la National Express Company. † Non réparti.

TABLEAU 8.—Sommaire de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Automobiles.	Coffres-forts des wagons papetiers.	Wagons doubles.	Trucks à quatre roues.	Chevaux et autres animaux de trait.	Coffres-forts de messagers	Malles de messagers
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	....	....	1,558 08	1,201 70	6,493 82	342 76	....
British America	....	....	....	72 14	....	95 00	....
Canadian	14,067 00	974 00	9,709 00	13,344 00	57,423 00	2,386 00	2,000 00
Canadian-Northern	8,377 25	....	3,160 50	12,251 73	28,068 00	5,371 00	257 45
Dominion	16,682 43	22,895 21	27,571 23	69,857 68	128,908 85	13,504 27	22,783 87
Great-Northern	....	....	....	341 62	538 93	36 14	....
Wells, Fargo & Co	....	....	....	32 16	....	....	....
	39,126 68	23,869 21	41,998 81	97,101 03	221,432 60	21,735 17	25,041 32

Nom de la compagnie de messageries.	Fournitures de bureaux et accessoires.	Coffres-forts de bureaux.	Wagons simples.	Traîneaux	Equipement d'écuries.	Autre équipement.	Montant total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*	9,022 81	1,874 85	3,397 41	1,536 40	13 20	993 72	26,434 75
British America	....	145 38	....	....	....	25 34	335 86
Canadian	21,597 00	11,599 00	33,865 00	12,204 00	7,052 00	1,448 13	187,668 13
Canadian-Northern	6,522 53	23,389 61	18,697 48	6,765 14	6,549 24	3,080 13	122,490 06
Dominion	61,329 10	84,034 87	117,497 14	46,927 50	21,401 32	84,675 40	718,068 87
Great-Northern	74 60	530 90	543 21	21 52	52 35	324 74	2,464 01
Wells, Fargo & Co	216 62	870 43	....	....	....	....	1,119 21
	98,762 66	122,443 04	174,000 24	67,454 56	35,068 11	90,547 46	1,058,580 89

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 9.—Sommaire des documents financiers émis pendant l'année close le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie de messageries.	Mandats vendus.		Chèques de voyageurs.		Chèques émis à présentation.	Transferts télégraphiques.
	Nationaux.	Etrangers.	Nationaux.	Etrangers.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
American*..................	1,202,732 94	....	94,360 00	117,860 00	205,985 24	41,720 21
British America............	....	....	....	....	....	....
Canadian....................	10,681,526 41	....	....	110,763 74	2,035,618 29	26,269 22
Canadian-Northern.........	4,606,311 12	....	....	....	1,543,301 89	....
Dominion..................	26,533,677 03	1,401,065 52	373,210 00	54,210 00	5,445,475 27	144,379 89
Great-Northern............	141,061 31	55 63	....	....	70,399 12	....
Wells, Fargo & Co..........	220,257 26	905 68	46,600 00	....	29,951 43	3,074 80
	43,385,566 07	1,402,026 83	514,170 00	282,833 74	9,330,731 24	215,444 12

Nom de la compagnie de messageries.	Commissions de lettres de crédit.	Autres formules de remise.	Total.		Nombre des bureaux de messageries au Canada.	Nombre de bureaux ayant des mandats en vente.
			Nombre.	Montant.		
	$ c.	$ c.		$ c.		
American*..................	1,980 00	71,888 81	141,894	1,736,527 20	145	117
British America............	....	....	....	....	15	....
Canadian....................	....	671,033 14	1,149,698	13,525,210 80	1,293	1,280
Canadian-Northern.........	....	....	475,251	6,149,613 01	550	547
Dominion..................	....	625,176 62	2,606,351	34,577,194 33	1,773	4,545
Great-Northern............	....	....	14,695	211,516 06	39	39
Wells, Fargo & Co..........	....	....	10,199	300,789 17	7	7
	1,980 00	1,368,098 57	4,398,088	56,500,850 57	3,822	6,535

* Y compris la National Express Co.

STATISTIQUE DES TÉLÉGRAPHES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1916

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc.
Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du contrôleur des statistiques concernant les intérêts télégraphiques du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1916.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du contrôleur des statistiques, au sujet des opérations des compagnies de télégraphe du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 5 mars 1917.

M. A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, ci-joint, les statistiques des télégraphes pour l'année terminée le 30 juin 1916.

Des rapports ont été reçus de toutes les organisations télégraphiques sous le contrôle du ministère.

Ces rapports montrent que les résultats des opérations sont à peu près les mêmes que l'année dernière. Les profits ont été plus élevés que n'importe quelle année depuis que l'on s'occupe des statistiques concernant les opérations télégraphiques au Canada.

ORGANISATION.

Anglo American Telegraph Company, Limited.—Président du bureau de dir., Francis A. Bevan; directeurs, MM. Francis A. Bevan, Robert H. Benson et sir Herbert S. Leon, baronnet; secrétaire, William Miles, Winchester House, Old Bond Street, Londres, Angl. La compagnie a loué à bail tous ses droits à la Western Union Telegraph Company, de New-York, pour 99 ans du 1er avril 1911.

Canadian Northern Telegraph Company.—Les opérations télégraphiques de cette compagnie ont été reprises par la Great North Western Telegraph Company, et les résultats des opérations sont compris dans le rapport de cette dernière.

Canadian Pacific Railway Company's Telegraph.—Président, le très honorable lord Shaughnessy, C.C.O.V.; vice-présidents, G. Bury, I. G. Ogden, G. M. Bosworth, E. W. Beatty, C.R., et G. Hall; directeurs, le très honorable lord Shaughnessy, sir Thomas Skinner, baronnet, sir Edmund B. Osler, C.R., sir Herbert S. Holt, colonel Frank S. Meighen, l'hon. Robert Mackay, l'hon. James Dunsmuir, R. B. Angus, A. M. Nanton, E. W. Beatty, C.R., W. D. Matthews, C. R. Hosmer et G. Bury; secrétaire, W. R. Baker, C.O.V.; trésorier, H. E. Suckling; contrôleur, J. Leslie; auditeur général, F. E. Shrimpton; gérant, J. McMillan.

Réseau télégraphique de l'Etat.—Ce réseau est administré par le ministère des Travaux publics, Ottawa. M. D. H. Keeley en est le surintendant général. Ce réseau sert à desservir les parties du Canada où il n'y a pas de réseaux appartenant à des compagnies.

Grand Trunk Pacific Telegraph Company.—Président, E. J. Chamberlin; vice-présidents, M. Donaldson et W. H. Ardley; directeurs, MM. E. J. Chamberlin, W. H. Biggar, W. H. Ardley, M. Donaldson, Howard G. Kelley et H. Hulatt; secrétaire, Henry Phillips; trésorier, Frank Scott; avocat général, W. H. Biggar, C.R.; auditeur, W. H. Ardley; gérant, H. Hulatt. Siège social, Montréal.

Great North Western Telegraph Company.—Président, Z. A. Lash; vice-président, Adam Brown; directeurs, MM. Adam Brown, James Hedley, Z.

A. Lash, l'hon. J. K. Kerr, A. Jarvis, F. B. Hayes, D. B. Hanna, George D. Perry et R. P. Ormsby; secrétaire, A. C. McConnell; trésorier, D. E. Henry; gérant général, George D. Perry.

North American Telegraph Company.—Président, C. F. Sise; vice-président, l'hon. Robert Mackay; directeurs, MM. C. F. Sise, l'hon. Robert Mackay, C. F. Sise, jr., Hugh Paton, Charles Cassils, L. B. McFarlane et W. H. Black; secrétaire-trésorier, J. H. Hoppes, Kingston, Ontario.

Temiskaming et Commission du Chemin de fer Northern Ontario.—Président de la commission, J. L. Englehart; commissaires, Denis Murphy et George W. Lee; secrétaire-trésorier W. H. Maund; comptable, T. J. Gracey; surintendant, W. J. Kelly. Siège social, Toronto.

Western Union Telegraph Company.—Président, Newcomb Carlton; vice-présidents, G. W. E. Atkins, Rush Taggart, J. C. Williver, W. N. Fashbaugh, G. M. Yorke et E. Y. Gallaher; trésorier, Lewis Dresdner; secrétaire, W. H. Baker; auditeur général, H. W. Ladd; avocat général, A. T. Benedict; directeurs, MM. Oliver Ames, William Vincent Astor, Henry A. Bishop, Newcomb Carlton, Robert C. Clowry, Henry W. DeForest, Chauncey M. Depew, William Fahnestock, Donald G. Geddes, Geo. J. Gould, Chauncey Keep, Robert S. Lovett, Edwin G. Merrill, Percy A. Rockefeller, Jacob H. Schiff, Mortimer L. Schiff, James Stillman, William H. Truesdale, Joseph J. Slocum, W. K. Vanderbilt, jr., et Albert H. Wiggin; contrôleur, E. Y. Gallaher; avocat général, A.T. Benedict. Siège social, 195 Broadway, New-York.

Halifax and Bermudas Cable Company, Limited.—Président, sir Thomas Skinner, baronnet; directeurs, sir Thomas Skinner, baronnet, George Gray Wark, Frederick Wark, Thomas Hewitt-Skinner et William Morrey Kent; gérant général et secrétaire, Joseph Rippon, 33 Old Broad Street, Londres, Angleterre.

Commission du Câble du Pacifique.—Président de la commission, sir H. Babington Smith, C.C.B., C.E.I., sir W. H. Mercer, C.C.M.G. (agent colonial de la couronne) et sir G. O. Gibb, (président de la commission des chemins), l'hon. sir George H. Perley, A. Lang, C.M.G. (représentants du Canada), le très hon. Andrew Fisher, C.P., sir T. A. Coghlan, C.B., O.S.I., (représentant le gouvernement d'Australie) et l'hon. sir T. Mackenzie, C.C.M.G. (représentant le gouvernement de la Nouvelle-Zélande); secrétaire, F. J. Adye; gérant sur la côte du Pacifique, J. Milward, Sydney, Australie.

Marconi Wireless Telegraph Company.—Président, Andrew A. Allan; vice-président, Guglielmo Marconi, D.Sc., LL.D.; directeurs, J. N. Greenshields, C.R., Robert Bickerdike, M.P., G.M. Bosworth et Godfrey C. Isaacs; secrétaire-trésorier, Alex. E. Reoch; gérant général, J. H. Lauer. Siège social, Montréal.

CAPITAL ET COUT.

La situation se rapportant au capital et au coût est quelque peu confuse. Il y a plusieurs organisations qui ne possèdent ni capital-actions ni obligations et qui sont incapables, conséquemment, de faire rapport sur le coût de leurs réseaux télégraphiques. La compagnie télégraphique du chemin de fer Pacifique-Canadien est dans ce cas. Premièrement, plusieurs de ces lignes ont été construites comme partie du réseau des chemins de fer de la compagnie, et le coût a été imputé aux dépenses du capital pour des fins purement de chemin de fer.

Plusieurs réseaux sont aussi employés pour l'expédition des trains et la transmission des messages commerciaux. Le cas de la Commission du Câble du Pacifique montre un autre point de vue dans cette affaire. Ce câble appartient au Royaume-Uni conjointement avec plusieurs autres Dominions britanniques, et le coût pour les fins de ces statistiques est celui de l'installation au Canada. Avec ces explications, les faits donnés ici seront compris.

Voici les compagnies ayant leur siège social au Canada, qui ont produit un rapport sur leur capital:

——	Actions.	Obligations.
	$	$
Canadian Northern Telegraph Company	500,000	800,000
Grand Trunk Pacific Telegraph Company	100,000	
Great North Western Telegraph Company	500,000	
Marconi Wireless Telegraph Company	5,000,000	
North American Telegraph Company	200,000	
Total	6,300,000	800,000

Le coût de construction des réseaux appartenant aux compagnies canadiennes se chiffre comme ci-après:

Télégraphe de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique	$6,696,421
Réseau télégraphique de l'Etat	2,762,076
Marconi Wireless Telegraph Co	527,466
Compagnie de télégraphe North American	56,675
Commission du Câble du Pacifique	60,000
Temiskaming and Northern Ontario	75,218
Total	$10,177,856

Recettes et dépenses d'exploitation.

Les recettes brutes des opérations se sont élevées à $6,255,740.16, en 1916, comparées à $5,536,337.46, en 1915.

On doit faire connaître que dans les recettes de la Western Union Telegraph Company est inclus un montant spécial, déterminé arbitrairement, pour dépêches de passage par certaines parties du Canada de l'extrémité du câble à Canso, N.-E., à divers endroits des Etats-Unis.

Les provenances et les montants des recettes brutes, sur une base de comparaison, pour 1916 et les quatre années précédentes, sont comme suit:

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Messages locaux	2,751,490 21	3,187,127 53	2,859,101 22	2,562,563 60	3,023,655 52
Messages conjoints	1,385,586 01	1,409,449 78	1,358,194 12	1,187,638 24	1,258,721 14
Rapports de presse	158,839 88	123,568 89	143,798 85	122,422 04	95,409 16
Rapports de marchés	98,437 70	103,710 58	99,638 33	40,723 86	91,737 22
Câblogrammes	484,713 68	682,456 78	711,326 89	806,309 23	959,960 85
Mandats	40,770 61	49,730 08	56,416 96	39,975 56	37,069 06
Fils loués	288,009 44	297,083 40	305,746 19	279,018 76	297,542 73
Divers	151,339 39	242,085 84	448,981 48	497,686 17	491,644 48
Total	5,359,188 92	6,095,212 90	5,983,204 04	5,536,337 46	6,255,740 16

On remarquera qu'il y a eu une augmentation importante dans les recettes des câblogrammes depuis 1912, et particulièrement depuis que la guerre européenne a été déclarée.

Frais d'exploitation:

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Appointements et gages.......	2,583,887 50	2,884,590 20	2,908,697 07	2,735,956 57	2,823,400 52
Impressions et papeterie.......	31,060 14	29,442 65	39,133 22	40,979 18	55,833 98
Lignes et matériel.............	372,344 25	402,149 33	674,086 18	762,658 14	689,560 95
Edifices.......................	229,046 58	241,486 31	271,155 67	257,427 28	251,959 86
Frais judiciaires..............	2,177 40	3,918 59	2,858 35	743 19	2,016 00
Assurance......................	3,960 37	2,448 24	5,186 25	7,856 93	8,283 67
Commissions....................	143,070 03	141,854 06	130,877 51	114,840 14	127,091 66
Taxes..........................	23,665 25	20,539 05	30,971 86	31,257 87	34,470 46
Divers.........................	138,610 44	308,072 00	179,573 62	177,446 52	211,897 91
Total................	3,527,821 96	4,034,480 43	4,242,539 73	4,129,165 82	4,204,515 01

Le tableau suivant montre comment les recettes brutes pour 1916 et les trois années précédentes se répartissent parmi les diverses organisations:

——	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Telegraph Company.....	276,739 70	264,615 03	149,785 67	....
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien....	3,286,508 95	2,991,273 06	2,504,241 50	2,748,819 63
Service télégraphiste de l'Etat..............	215,526 11	253,112 57	225,944 27	181,227 04
Grand Trunk Pacific Telegraph Company....	72,126 80	81,975 51	75,268 01	100,175 20
Great North Western Telegraph Company...	1,244,302 67	1,252,930 14	1,295,774 91	1,828,639 69
Halifax and Bermudas Cable Company......	69,710 00	77,465 00	87,930 00	99,975 00
Marconi Wireless Telegraph Company........	218,660 00	239,006 70	306,615 47	296,139 82
North American Telegraph Company........	22,023 49	23,849 95	19,843 40	18,854 46
Pacific Cable Board..........................	85,166 60	98,558 25	113,657 52	179,381 76
Temiskaming and Northern Ontario Commission..............................	36,297 73	32,165 17	24,912 01	29,460 36
Western Union Telegraph Company..........	568,150 85	668,252 66	732,364 70	773,067 20
Total..............................	6,095,212 90	5,983,[illegible]04 04	5,536,337 46	6,255,740 16

Les frais d'exploitation pour 1916 et les trois années précédentes se divisent parmi les diverses organisations comme suit:

——	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Telegraph Company.....	141,742 68	153,603 95	89,693 28	....
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien....	1,691,953 38	1,613,687 64	1,382,507 16	1,339,161 02
Service télégraphiste de l'Etat	491,550 80	623,755 29	632,674 98	661,982 34
Grand Trunk Pacific Telegraph Company....	62,236 13	93,870 12	105,405 76	89,920 49
Great North Western Telegraph Company...	911,884 98	947,964 56	993,495 52	1,198,700 13
Halifax and Bermuda Cable Company.......	25,695 00	20,403 00	25,200 00	24,110 00
Marconi Wireless Telegraph Company........	218,597 00	231,848 08	285,552 85	226,051 99
North American Telegraph Company........	21,084 55	21,607 59	21,640 24	16,760 57
Pacific Cable Board..........................	69,649 69	76,146 92	85,753 07	118,967 44
Temiskaming and Northern Ontario Commission..............................	12,495 34	11,150 00	13,190 72	9,987 20
Western Union Telegraph Company..........	387,590 88	448,502 58	494,052 24	518,873 83
Total..............................	4,034,480 43	4,[illegible]42,539 73	4,129,165 82	4,204,515 01

COMPTE DES RECETTES.

Voici un résumé du tableau 4 concernant le compte des recettes des organisations télégraphiques:

Recettes brutes	$6,057,127 81	
Dépenses d'exploitation	3,518,203 64	
Recettes nettes		$2,538,924 17
Recettes additionnelles		
Exploitations à l'étranger	$ 743 21	
Loyers	11,003 44	
Intérêt sur hypothèques		
Autres item	5,638 66	
		17,385 31
Recettes brutes totales		$2,556,309 48
Déductions—		
Taxes	$ 21,329 03	
Intérêt sur obligations	130,000 00	
Autres déductions	122,451 44	
		273,780 47
Recettes nettes totales		$ 2,282,529 01
Répartition des recettes nettes totales		
Dividendes	$ 226,914 00	
Réserves	18,015 20	
		244,929 20
Balance		$ 2,037,599 81

ÉQUIPEMENT.

On a demandé aux organisations télégraphiques pour la première fois en 1916, de soumettre les renseignements se rapportant au matériel physique des poteaux-milles et des milles de fils. Les détails sont fournis dans le tableau 10.

Le tableau suivant indique ce qui se rapporte aux poteaux-milles et aux milles de fils, par province, pour 1916 et les trois années précédentes:

Province.	Poteaux-milles.				Milles de fils.			
	1913.	1914.	1915.	1916.	1913.	1914.	1915.	1916.
Nouvelle-Écosse	2,907·25	2,931·75	2,944·00	2,962·40	9,412·49	10,912·23	11,474·45	11,318·79
Nouv.-Brunswick	2,251·25	1,910·25	2,000·25	2,269·75	7,297·34	8,444·79	8,690·80	9,488·31
Québec	7,035·25	6,851·00	6,836·25	284·00	25,242·20	22,296·25	22,579 00	447·89
Ontario	11,166·90	11,258·40	11,164·40	7,630·75	47,682·55	66,245·55	66,183·35	24,096·50
Manitoba	3,808·00	3,908·75	4,210·40	12,161·40	13,697·10	19,377·80	21,884·75	69,166·05
Saskatchewan	5,863·65	6,749·10	6,947·85	4,124·40	19,499·80	26,830·40	27,062·05	20,582·00
Alberta	3,476·05	4,050·50	4,949·20	6,981·60	16,193·05	19,286·70	22,494·75	26,182·30
Colombie-Britan.	5,838·14	6,699·64	7,319·31	5,015·20	15,192·46	19,181·72	21,866·25	22,905·50
Yukon	688·00	688·00	586·00	7,111·99	688·00	588·00	586·00	21,654·38
Terre-Neuve	14·00	14·00	14·00	710·00	14·00	14·00	14·00	710·00
	43,048·49	45,061·39	46,971·66	49,251·49	152,918·99	193,277·44	202,835·40	206,551·72

Les milles de fils pour 1916 et les quatre années précédentes ont été distribués dans les classes suivantes:

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Galvanisés	116,974	122,168	126,886	132,343	136,299
Cuivre—aériens	50,100	29,417	21,606	27,812	27,927
Cuivre—sous-terrains	254	698	737	748	910
Cuivre—sous-marins	689	636	653	649	580
Multiples	36,218	39,794	43,395	41,283	40,836

Il doit être compris que «multiples» s'appliquent aux fils employés sur les réseaux duplex et quadruplex. Chaque mille de fil est, cependant, capable de servir, d'après les conditions ordinaires, de deux à quatre milles. Les milles de fils sont considérés sur la base actuelle.

Matériel physique:

Batterie de cellules à gravité, principale	23,878
" " locale	7,878
Batterie de cellules d'emmagasinage, 20 amperes-heures	4,401
" " 160 "	122
Moteur générateur, côté générateur:	
8 volts	21
28 "	24
100 à 135 "	25
200 "	43
350 à 400 "	20
Instruments simples	7,014
Répétiteurs simples	134
Instruments Duplex	174
Instruments quadruplex	81
Circuits d'impressions télégraphiques	17

SERVICE PUBLIC.

Les profits les plus grands proviennent de l'augmentation des messages locaux, tel que démontré par le tableau comparatif qui suit:

1912	9,252,540
1913	11,176,753
1914	11,980,869
1915	9,952,135
1916	10,835,936

Câblogrammes:—

1912	768,559
1913	877,534
1914	983,061
1915	977,389
1916	1,134,905

EMPLOYÉS.

Le nombre des employés qui était de 6,243 en 1915, s'est élevé à 6,581 en 1916.

Parmi les employés ci-dessus on compte 4,414 opérateurs; dont 3.935 hommes et 479 femmes.

Les autres fonctionnaires et employés forment un total de 2,167. Soit une diminution de 66 durant l'année.

Les appointements et les gages s'élèvent à $2,898,229.83, comparés à $2,946,327.14 pour 1915.

Le total des appointements et des gages égale 68·94 pour 100 des frais d'exploitation. La proportion fut de 71·3 en 1915 et de 75·8 en 1914.

NOMBRE DE BUREAUX.

Ci-suit les renseignements concernant le nombre de bureaux et leur distribution par province:

—	1915.	1916.
Ncuvelle-Ecosse	288	306
Nouveau-Brunswick	159	156
Ile du Prince-Edouard	2	30
Québec	817	847
Ontario	1,246	1,209
Manitoba	420	242
Saskatchewan	610	545
Alberta	296	316
Colombie-Britannique	643	682
Yukon	17	17
Etats-Unis	37	37
Total	4,535	4,387

PAPIER-MONNAIE.

Le total du papier monnaie en mains a été comme suit:

1915	$ 665,525
1916	559,360

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des Statistiques.

TABLEAU 1.—Passif-capital, coût d'installation, recettes brutes et frais d'exploitation.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette amortissable.	Valeur des biens-fonds et du matériel.	Revenu du service.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes d'exploitation.	Pertes nettes d'exploitation.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Anglo-American Telegraph Co., Ltd	Londres, Ang.	34,066,666 66	.....	34,066,666 66	.....	.....	.....	.....
American Telegraph and Cable Co.	New-York	14,000,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	Montréal	.....	.....	6,696,421 40	2,748,819 63	1,339,161 02	1,409,658 61	.....
Direct United States Cable Co.	Londres, Ang.	5,909,106 66	.....	5,909,106 66	.....	.....	.....	.....
Service télégraphique de l'Etat	Ottawa	.....	.....	2,762,076 00	181,227 04	661,982 34	.....	480,755 30
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	100,000 00	.....	.....	100,175 20	89,920 49	10,254 71	.....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	500,000 00	.....	.....	1,828,639 69	1,198,700 13	629,939 56	.....
Halifax and Burmudas Cable Co., Ltd	Londres, Ang.	250,000 00	.....	757,740 00	99,975 00	24,110 00	63,728 00	.....
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd	Montréal	5,000,000 00	.....	527,466 13	296,139 82	226,051 99	70,087 83	.....
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	200,000 00	.....	56,675 13	18,854 46	16,760 57	2,093 89	.....
Pacific Cable Board	Londres, Ang.	.....	8,723 168 00	*60,000 00	179,381 76	118,967 44	60,414 32	.....
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	Toronto	.....	.....	75,217 53	29,460 36	9,987 20	19,473 16	.....
Western Union Telegraph Co.	New-York	99,817,100 00	32,102,000 00	142,086,709 33	773,067 20	518,873 83	254,193 37	.....
Totaux	.....	159,842,873 32	40,825,168 00	192,998,078 84	6,255,740 16	4,204,515 01	2,519,843 45	480,755 30

* Au Canada seulement.

TABLEAU 2.—Recettes brutes et sources d'où elles proviennent.

Nom de la compagnie.	Télégrammes locaux.	Télégrammes conjoints.	Rapports de presse.	Rapports des marchés	Câblo-grammes.	Mandats.	Fils loués.	Divers.	Total, recettes brutes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien....	1,806,484 37	415,012 30	18,795 69	5,573 11	207,081 45	12,835 24	262,594 78	20,442 69	2,748,819 63
Service télégraphique de l'Etat........	....	181,227 04	....	....	....	....	....	....	181,227 04
Grand Trunk Pacific Telegraph Co..........	91,928 70	6,128 58	....	....	....	....	....	2,117 92	100,175 20
Great North Western Telegraph Co. of Canada..........	767,738 18	624,471 64	63,609 64	85,075 25	156,797 42	16,330 31	31,249 74	83,367 51	1,828,639 69
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.......	....	....	2,380 00	....	88,351 00	....	....	9,244 00	99,975 00
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd..........	†40,795 71	....	....	....	100,046 12	....	....	‡155,297 99	296,139 82
North American Telegraph Co..........	3,541 96	13,539 15	....	....	863 47	144 17	743 21	22 50	18,854 46
Pacific Cable Board..........	....	....	....	....	179,381 76	....	....	....	179,381 76
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission..........	7,292 13	18,342 43	805 00	....	65 80	....	2,955 00	....	29,460 36
Western Union Telegraph Co..........	305,874 47	....	9,818 83	1,088 86	227,373 83	7,759 34	....	*221,151 87	773,067 20
Totaux..........	3,023,655 52	1,258,721 14	95,409 16	91,737 22	959,960 85	37,069 06	297,542 73	491,644 48	6,255,740 16

* Y compris $219,656.20 de frais de câble aux stations de relais. † De navires. ‡ Y compris les subventions.

TABLEAU 3.—Frais d'exploitation.

Nom de la compagnie.	Appointements.	Papeterie et impressions.	Entretien des lignes et du matériel.	Entretien des bâtiments, etc.	Frais judiciaires.	Assurances.	Commissions.	Taxes.	Divers.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	1,087,687 28	....	35,521 64	215,952 10	....	....	....	....	....	1,339,161 02
Service télégraphique de l'État	400,479 86	9,471 02	252,031 46	†	....	....	....	....	....	661,982 34
Grand Trunk Pacific Telegraph Co	23,335 32	3,053 68	48,265 25	....	....	....	11,251 18	977 78	3,037 28	89,920 49
Great North Western Telegraph Co. of Canada	676,667 47	33,950 41	199,721 31*	2,280 76	2,013 00	2,448 50	101,157 01	20,441 52	160,020 15	1,198,700 13
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd	18,358 00	864 00	249 00	....	....	80 00	....	2,705 00	1,854 00	24,110 00
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd	141,664 43	....	65,323 56	....	....	5,498 37	....	2,530 50	11,035 13	226,051 99
North American Telegraph Co	3,272 46	55 84	688 76	118 33	3 00	256 80	7,421 79	887 51	4,056 08	16,760 57
Pacific Cable Board	88,057 67	3,607 19	....	4,652 63	....	....	....	181 33	22,468 62	118,967 44
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	....	....	1,428 57	8,558 63	....	....	....	....	....	9,987 20
Western Union Telegraph Co	383,878 03	4,831 84	86,331 40	20,397 41	....	....	7,261 68	6,746 82	9,426 65	518,873 83
Totaux	2,823,400 52	55,833 98	689,560 95	251,959 86	2,016 00	8,283 67	127,091 66	34,470 46	211,897 91	4,204,515 01

*Y compris l'entretien de la ligne.

TABLEAU 4.—Recettes pour l'année finissant le 30 juin 1916.

Nom de la compagnie.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Recettes nettes.	Additions.					Recettes totales.	
				Exploitation à l'étranger.	Loyers.	Garanties possédées.	Autres recettes.	Total.	Profits.	Pertes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Pacific Railway Co.	2,748,819 63	1,339,161 02	1,409,658 61	....	....	....	....	....	1,409,658 61	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	100,175 20	89,920 49	10,254 71	....	....	....	....	....	10,254 71	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	1,812,020 09	1,178,258 61	633,761 48	....	10,980 94	....	5,638 66	16,619 60	650,381 08	....
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	99,975 00	24,110 00	75,865 00	....	....	....	....	....	75,865 00	....
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada	296,139 82	226,051 99	70,087 83	....	....	....	....	....	70,087 83	....
North American Telegraph Co.	18,088 75	12,873 06	5,215 69	743 21	22 50	....	....	765 71	5,981 40	....
Pacific Cable Board	179,381 76	118,967 44	60,414 32	....	....	....	....	....	60,414 32	....
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	29,460 36	9,987 20	19,473 16	....	....	....	....	....	19,473 16	....
Western Union Telegraph Co.	773,067 20	518,873 83	254,193 37	....	....	....	....	....	254,193 37	....
Totaux	6,057,127 81	3,518,203 64	2,538,924 17	743 21	11,003 44	....	5,638 66	17,385 31	2,556,309 48	....

TABLEAU 4.—Recettes (*Fin.*)

Nom de la compagnie.	Déductions.				Recettes nettes corporatives.		Disposition des recettes nettes corporatives.					Balance au compte de profits et pertes.	
	Taxes.	Intérêt sur obligations.	Autres déductions.	Total des déductions.	Profits.	Pertes.	Dividendes. Actions ordinaires	Dividendes. Actions privilég.	Fonds d'amortissement.	Réserve.	Total.	Av.	Dt.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ cts.	$ c.	$ c.
Canadian Pacific Ry. Co.					1,409,658 61							1,409,658 61	
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.					10,254 71							10,254 71	
Great North Western Telegraph Co. of Canada	20,441 52	*130,000 00	†119,451 44	269,892 96	380,488 12		‡211,914 00			18,015 20	229,929 20	150,558 92	
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.					75,865 00		15,000 00				15,000 00	60,865 00	
Marconi Wireless Tel. Co. of Canada					70,087 83							70,087 83	
North American Telegraph Co.	887 51		3,000 00	3,887 51	2,093 89							2,093 89	
Pacific Cable Board					60,414 32							60,414 32	
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Com.					19,473 16							19,473 16	
Western Union Telegraph Co.					254,193 37							254,193 37	
Totaux	21,329 03	130,000 00	122,451 44	273,780 47	2,282,529 01		226,914 00			18,015 20	244,929 20	2,037,599 81	

*Obligations de la Canadian Northern Telegraph Co. †$107,789.03 proportion des profits de la Can. Northern Tel. Co. ‡Loyer des lignes à bail.

TABLEAU 5.—Poteaux-milles et milles de fils, par classe.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Poteaux-milles.		Milles de fils.				
		Exploités par la compagnie.	Exploités par une autre compagnie.	Galvanisés.	Cuivre.			Multiples.
					Aériens.	Souterrains.	Immergés.	
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Pacific Railway Co.	Montréal	14,137·00	....	46,013·00	17,644·00	512·00	114·00	37,046·00
Dominion Government Telegraph Service	Ottawa	10,699·25	....	11,115·50	346·00	....	361·25	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	5,190·75	....	12,589·00	7,208·00	25·00	1·50	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	15,692·60	75·00	46,141·90	2,728·80	372·70	103·00	3,790·00
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	44·00	....	664·00	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Com.	Toronto	330·00	....	1,670·00	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.	New-York	3,082·89	....	18,106·07	....	....	....	....
Totaux	....	49,176·49	75·00	136,299·47	27,926·80	909·70	579·75	40,836·00

TABLEAU 6.—Messages, employés, rémunération, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Nombre des télégrammes.	Nombre des câblogrammes.	Nombre des opérateurs.		Nombre des autres fonctionnaires et employés.	Appointements et gages.	Montant de papier-monnaie en mains.
				Hommes.	Femmes.			
							$ c.	$ c.
Canadian Pacific Railway Co.	Montréal	4,148,202	292,721	445	121	1,068	1,087,687 28	497,853 74
Dominion Government Telegraph Service	Ottawa	371,833	....	795	137	172	400,479 86	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	218,606	....	310	5	53	45,907 74	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	5,167,052	413,903	1,921	152	541	725,145 36	61,506 71
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	Londres, Ang.	....	....	....	....	....	18,358 00	....
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada	Montréal	56,583	161,382	163	....	101	141,664 43	....
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	93,884	5,150	38	16	3	3,272 46	....
Pacific Cable Board	Londres, Ang.	....	....	50	....	8	88,057 67	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Commission	Toronto	132,331	578	3	1	4	3,779 00	....
Western Union Telegraph Co.	New-York	647,445	261,161	210	47	217	283,878 03	....
Totaux	....	10,835,936	1,134,905	3,935	479	2,167	2,898,229 83	559,360 45

TABLEAU 7.—Poteaux-milles, par provinces.

Nom de la compagnie	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique	Yukon.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Pacific Railway Co.......	558·00	476·00	....	1,246·00	3,978·00	1,650·00	2,775·00	1,711·00	1,743·00	....
Dominion Government Telegraph Service..........................	847·00	91·75	*14·00	2,154·25	28·50	....	982·50	1,433·00	4,438·25	710·00
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	255·00	....	784·50	1,337·00	300·50	1,107·00	689 00	717·75	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada......................	....	455·00	....	3,398·00	6,345·40	2,173·90	2,117,10	1,182·20	96·00	....
North American Telegraph Co.....	....	....	....	....	44·00	....	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission............	....	....	....	....	330·00	....	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.......	1,557·40	992·00	270·00	48·00	98·50	....	....	....	116·99	....
Totaux....................	2,962·40	2,269·75	284·00	7,630·75	12,161·40	4,124·40	6,981·60	5,015·20	7,111·99	710·00

* A Terre-Neuve.

TABLEAU 8.—Milles de fils, par provinces.

Nom de la compagnie.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique	Yukon.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Pacific Railway Co.	2,607 00	2,916·00	....	9,362·00	35,411·00	10,157·00	15,004·00	14,322·00	11,550·00	....
Dominion Government Telegraph Service	993·50	125·25	*14·00	2,407 50	45·75	....	1,069 50	1,449 50	5,007 75	710·00
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	517·00	....	1,584 00	3,833 00	1,808 00	3,932 00	3,818 50	4,331 00	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	....	456·00	....	10,695 00	23,684 10	†8,617 00	6,176 80	3,315 50	192·00	....
North American Telegraph Co.	....	....	....	....	664 00	....	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	....	....	....	....	1,670 00	....	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.	7,718·29	5,474·06	433·89	48·00	3·858·20	....	....	....	573·63	....
Totaux	11,318·79	9,488·31	447·89	24,096·50	69,166·05	20,582·00	26,182·30	22,995·50	21,654·38	710·00

A Terre-Neuve. † 596·80 milles dans l'état de Minnesota.

TABLEAU 9.—Nombre de bureaux par province.

Nom de la compagnie.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskat-chewan.	Alberta.	Colombie-Britan-nique.	Yukon.	Total.
Canadian Pacific Railway Co.	28	18	....	229	526	112	282	168	137	....	1,500
Dominion Government Telegraph Service	137	34	*2	190	9	....	43	60	500	17	992
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	....	....	....	40	11	59	32	14	....	156
Great North Western Telegraph Co. of Canada	....	39	....	411	555	119	161	55	16	....	†1,393
Halifax and Bermudas Cable Co.	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
North American Telegraph Co.	....	....	....	....	44	....	....	....	....	....	44
Marconi Wireless Telegraph Co.	6	2	1	11	8	....	....	....	1	....	29
Pacific Cable Board	....	....	....	1	1	....	....	1	2	....	5
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	....	....	....	....	26	....	....	....	....	....	26
Western Union Telegraph Co.	134	63	27	5	....	....	....	....	12	....	241
Total	306	156	30	847	1,209	242	545	316	682	17	4,387

*A Terre-Neuve. †Y compris 37 bureaux aux Etats-Unis.

TABLEAU 10.—Matériel physique.

Nom de la compagnie.	Cellules de batterie de gravité.		Cellules de batterie d'emmagasinage.		Générateurs de moteur, côté générateur.					* Instruments simples.	Répétiteurs simples.	Duplex.	Quadruplex.	†Circuits de télégraphes à impression.
	Principale.	Local.	20 heures ampères	160 heures ampères	8 volts.	25 volts.	100 à 135 volts.	200 volts.	350 à 400 volts.					
Canadian Pacific Railway Co.	12,180	3,380	3,520	104	16	9	13	19	16	3,720	68	129	58	4
Dominion Government Telegraph Service	4,500	2,000	...	...	...	...	...	...	...	900	5	...	...	...
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	3,740	739	...	...	...	...	...	...	...	505	7	...	...	...
Great North Western Telegraph Co. of Canada	3,108	1,539	881	18	5	15	12	24	4	1,740	54	45	23	13
North American Telegraph Co.	50	121	...	...	...	...	...	...	...	67	...	...	...	...
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	300	98	...	...	...	...	...	...	...	82	...	...	...	...
Western Union Telegraph Co.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total	23,878	7,877	4,401	122	21	24	25	43	20	7,014	134	174	81	17

*Série (clef, relais et sonneur). †Y compris appareils aux deux extrémités.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE

SUR LES

CHEMINS DE FER ET LE TRANSPORT

AU

CANADA

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHE
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTE LE ROI
1917

[20g—1917.]

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

COMMISSION.

P. C. 1680.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par le député de Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 13 juillet 1916.*

Le comité du Conseil privé est saisi d'un rapport en date du 12 janvier 1916, venant du très honorable Premier ministre, dans lequel on soumet qu'il est devenu nécessaire à la dernière session du Parlement de prendre des mesures législatives pour venir en aide au moyen de prêt à la *Grand-Trunk-Pacific-Railway Company* et à la *Canadian-Northern Railway Company* afin de permettre à ces compagnies de rencontrer des obligations courantes, et de prendre des mesures pour payer l'intérêt sur les valeurs en cours.

Ayant égard aux conditions et exigences du développement des chemins de fer au Canada le Premier ministre est d'avis que la situation doit être envisagée largement et qu'une enquête minutieuse devrait être instituée par un conseil de la plus haute compétence et expérience.

Le Premier ministre soumet en outre que l'enquête devrait couvrir les questions suivantes:

1.—Le problème général du transport au Canada.

2.—La situation de chacun des trois systèmes de chemins de fer transcontinentaux, savoir: le système du chemin de fer Pacifique-Canadien, le système de chemin de fer du Grand-Tronc (y compris le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et le chemin de fer Grand-Tronc et leurs différents embranchements) et le système du chemin de fer *Canadian-Northern*, comprenant plus précisément les considérations suivantes:

a) Les territoires desservis par chacun des systèmes et le service que chacun peut accomplir dans le mouvement général du transport;

b) Les conditions physiques, l'équipement et l'habileté d'expédier les opérations;

c) Les méthodes d'opérations;

d) Lignes d'embranchements, d'alimentations et de correspondance au Canada;

e) Lignes de correspondances aux Etats-Unis;

f) Correspondances de paquebots sur les deux océans;

g) Capitalisation, taux fixes et recettes nettes, en tenant compte (1) des conditions actuelles, et (2) du développement probable de l'avenir avec l'augmentation de la population.

3. La réorganisation de l'un des dits systèmes de chemins de fer ou son acquisition par l'Etat; et dans ce dernier cas, le système le plus efficace d'exploitation, soit simultanément avec le chemin de fer Intercolonial ou autrement.

4. En général toutes questions que les membres du conseil jugent à propos et qui relèvent du domaine de l'enquête.

En conséquence le Premier ministre recommande ce qui suit:

Que Alfred Smith, de la cité de New-York, dans les Etats-Unis d'Amérique, sir Henry Lumley Drayton, de la cité d'Ottawa; et sir George Paish, de Londres, Angleterre, soient membres dudit conseil, dont ledit Alfred Holland Smith sera le président;

Que le conseil soit constitué sous le régime de la partie I de la *Loi des Enquêtes,* et qu'il aura tous les pouvoirs et autorité qui pourraient être conférés sous l'autorité de cette loi, ainsi que modifiée par le chapitre 28 des lois de 1912, intitulée *Loi modifiant la Loi des Enquêtes;*

Que les gouvernements provinciaux soient respectueusement requis de fournir au conseil tous les renseignements et la coopération nécessaire dans l'enquête;

Que tous les départements du gouvernement contribuent envers le conseil et envers toutes personnes agissant sous son autorité et d'après sa direction toute l'aide et la coopération à l'enquête que le conseil puisse requérir;

Que la commission des chemins de fer pour le Canada, la Commission de conservation et tous les autres corps d'un caractère similaire, sous la juridiction du Parlement du Canada, prêtent leur coopération et leur aide au conseil dans l'enquête projetée;

Que le conseil fasse rapport de ses jugements et décisions sous le plus court délai possible;

Qu'une commission pour les fins susdites soit attribuée aux membres du conseil ci-dessus désignés.

Le comité agrée la recommandation ci-dessus et la soumet pour approbation.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

P. C. 2567.

Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'Administrateur, le 21 octobre 1916.

Le comité du Conseil privé est saisi d'un rapport, en date du 19 octobre 1916, du très honorable Premier ministre soutenant que Sir George Paish a démissionné de sa qualité de membre du conseil, institué par arrêté du Conseil du 13 juillet 1916, pour s'enquérir et faire rapport sur le problème général du transport au Canada.

Le Premier ministre recommande en outre que William Mitchell Acworth, esquire, gentilhomme de Londres, Angleterre, soit nommé membre dudit conseil d'enquête au lieu et place de sir George Paish, démissionnaire.

Le comité agrée la recommandation ci-dessus et la soumet pour approbation.

RODOLPHE BOUDREAU.
Greffier du Conseil privé.

A Son Excellence le Gouverneur en Conseil

Le rapport de la Commission Royale nommée pour étudier le problème général du transport au Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, les commissaires nommés par un arrêté du Conseil en date du 13 juillet 1916, pour s'enquérir et faire rapport sur les chemins de fer du Canada, avons l'honneur de présenter notre rapport à votre Excellence.

Les questions qui nous sont soumises pour étude sont les suivantes:

1. Le problème général du transport au Canada.

2. La situation de chacun des trois systèmes de chemins de fer transcontinentaux, savoir: le système du chemin de fer Pacifique-Canadien, le système du chemin de fer Grand-Tronc (y compris le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Grand-Tronc et leurs différents embranchements) et le système du chemin de fer *Canadian-Northern,* comprenant plus précisément les considérations suivantes:

a) Les territoires desservis par chacun des systèmes et le service que chacun peut accomplir dans le mouvement général du transport;
b) Les conditions physiques, l'équipement et l'habileté d'expédier les opérations;
c) Les méthodes d'opérations;
d) Lignes d'embranchements, d'alimentation et de correspondance au Canada;
e) Correspondances aux Etats-Unis;
f) Correspondances de paquebots sur les deux océans;
g) Capitalisation, taux fixes et recettes nettes en tenant compte (1) des conditions actuelles, et (2) du développement probable de l'avenir avec l'augmentation de la population.

3.—La réorganisation de l'un quelconque des dits systèmes de chemins de fer ou de leur acquisition par l'Etat; et dans ce dernier cas le système le plus effectif d'opération, soit en relation avec le chemin de fer Intercolonial ou autrement.

4.—En général toutes questions que les membres de la Commission jugent à propos et qui relèvent du domaine de l'enquête.

Sir George Paish, l'un des commissaires primitifs, ne put, pour cause de santé, faire partie de la Commission, et le 31 octobre 1916 il envoya sa démission régulière et et M. William Mitchell Acworth fut nommé à sa place. M. Acworth débarqua en Amérique au commencement de décembre et se joignit à notre travail.

En septembre et en octobre deux des commissaires, le président M. Alfred H. Smith, et sir Henry Drayton, firent pendant quelques semaines l'inspection des che-

mins de fer, parcourant audelà de 10,000 milles, visitant tous les points importants à partir de Halifax jusqu'à Vancouver et Prince-Rupert, et profitèrent de l'occasion de rencontrer et de converser avec plusieurs citoyens éminents. Nous devons exprimer notre appréciation pour la façon avec laquelle officiers des différentes compagnies ont facilité notre parcours et ont contribué à nous renseigner sur les conditions locales.

Nous avons fait faire un examen physique, aussi détaillé que les circonstances le permettaient, des chemins de fer du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique, par un personnel d'ingénieurs sous la surintendance du professeur Swain de l'Université de Harvard et de l'Institut de Technologie de Massachusetts. Son rapport se trouve à l'annexe A.

En outre des renseignements que nous avons obtenus dans nos enquêtes et inspections et celles de notre personnel, nous avons reçu des statistiques et des rapports volumineux des différentes compagnies en réponse à nos demandes sur certains points spécifiques. Deux d'entre nous présidèrent à des auditions régulières à Toronto, au sujet des affaires de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* et à Montréal au sujet des affaires des compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique.

Depuis l'arrivée de M. Acworth nous nous sommes rencontrés fréquemment à Ottawa et à New-York pour délibérer sur ce qui restait des questions qui nous furent soumises. Nous avons pris la situation telle qu'elle est, et nous sommes d'accord quant à la nécessité de venir en aide aux compagnies de chemin de fer pour leur permettre de traverser la crise actuelle. Nous différons, cependant, quant à la mesure et la méthode d'aider et la part du gouvernement, et quant à l'augmentation et au caractère de la responsabilité et de l'intérêt du gouvernement pour le présent et pour l'avenir. Il fut donc jugé nécessaire de soumettre un rapport à deux commissaires concordants avec un bref exposé de la recommandation de la minorité. Ils sont annexés aux présentes.

Le tout respectueusement soumis,

A. H. SMITH.

H. L. DAYTON,

W. M. ACWORTH.

Rapport de Sir Henry L. Drayton et de M. W. M. Acworth

Introduction.

La présente Commission a reçu instruction du gouvernement de faire rapport, "dans le plus court délai possible, sur le problème général des transports au Canada". Dans ces conditions, il nous a été évidemment impossible d'instituer une enquête approfondie, et d'attendre le résultat de cette enquête. Nous croyons donc que nous pourrons nous rendre d'autant mieux aux désirs du gouvernement quand, après avoir exposé la situation générale comme nous la voyons, et les conclusions générales auxquelles nous en sommes arrivés, nous aurons énoncé dans ses grandes lignes le projet de remaniement dont nous recommandons l'adoption, et quand nous aurons indiqué la manière dans laquelle, advenant que nos recommandations soient approuvées par le gouvernement et le parlement, il devrait être donné une suite pratique à ces opérations.

PARTIE I.

CHEMINS DE FER DU CANADA.

Nombre de milles, capitaux et aide de l'Etat.

Le 30 juin 1916, le nombre de milles de chemins de fer en activité au Canada était officiellement rapporté comme suit:

	Milles.
En activité, milles de voies principales ou grandes lignes (moins duplication par voies de droits de parcours)	37,434
En construction, suivant rapports officiels et états estimatifs	3.150
	40,584

Ce nombre de milles, que nous considérons comme étant en chiffres ronds, de 40,000, est très élevé si on le compare à la population du Canada, qui est supposée être dans le moment de quelque chose comme 7,500,000 habitants. Ce chiffre dépasse celui du Royaume-Uni ou de la France, aux populations respectives de 46 et 40 millions. Il

est pour ainsi dire égal à celui de l'Empire allemand, aux 67 millions d'habitants, et des Indes, aux plus de 300 millions d'habitants. Il ne le cède que de peu de chose à celui de la Russie, avec sa population rapidement grandissante de 170 millions. Si l'on compare le Canada à des pays qui soient de plus près comparables, on voit que l'Australie, avec une étendue de territoire correspondant d'assez près à celle du Canada, a 18,290 milles de chemins de fer pour 5 millions d'habitants. L'Argentine en a 20,290 milles pour la même population. Pour nous servir d'une autre comparaison, le Canada possède presque le sixième de milles de chemins de fer des Etats-Unis, ayant seulement le quatorzième de population du pays voisin. Evidemment donc, et à en juger par ces divers chiffres, le nombre de milles de chemins de fer au Canada est en rapport très élevé avec le chiffre de sa population.

Nous pouvons aussi procéder d'une autre manière. Le développement des chemins de fer a de beaucoup dépassé l'accroissement de la population. En 1901, avec une population de 5,371,315, le Canada avait en activité 18,140 milles de chemins de fer; c'est-à-dire, environ 1 mille de chemin de fer par 300 habitants. En 1911, la population s'était accrue de 34 p. c. à 7,206,643 habitants, alors que le chiffre des milles de chemins de fer s'était élevé à 25,400, soit un accroissement de 40 p.c., et 1 mille de chemin de fer par 284 habitants. Depuis 1911, la population, paraît-il, n'a pas beaucoup augmenté, mais le nombre de milles de chemins de fer en activité et en construction s'est élevé à 40,584. En d'autres termes, le Canada ne possède plus aujourd'hui, et en calculant la population actuelle à 7,500,000, que 185 habitants pour chaque mille de chemin de fer. En considérant isolément les quatre provinces de l'Ouest, il n'y a que les deux tiers de ce nombre pour chaque mille de chemins de fer. Les Etats-Unis ont 400 habitants pour chaque mille; le Royaume-Uni, 2,000; la Russie, 4,000, même l'Australie a 274 habitants pour chaque mille de chemin de fer; l'Argentine, 238. Et le Canada possède, ce qu'aucun de ces autres pays ne possède à un degré comparable, c'est-à-dire un superbe réseau intérieur de voies navigables naturelles, qui devront toujours, autant que nous le pouvons prévoir, porter une partie très considérable du trafic général. Evidemment, et si on compare le chiffre de milles à l'étendue et non pas à la population, le Canada, bien loin d'être au sommet, vient assez loin en arrière. Mais l'étendue signifie potentialité, et non réalité. La population seule peut alimenter le trafic. Nous ne doutons nullement que nos chemins de fer présentement en activité seront insuffisants pour le Canada de l'avenir. La question importante aujourd'hui est la relation du chiffre actuel de milles aux circonstances du présent et de l'avenir rapproché

Ces faits sont fondamentaux, et il ne faut pas le perdre un instant de vue en toute étude de l'avenir des chemins de fer du Canada

Répartition du nombre de milles.

A la date du 30 juin 1916, l'Etat possédait et avait en activité le nombre suivant de milles de chemin de fer:

	Milles.
Intercolonial..................................	1,514
Ile-du-Prince-Edouard	
Transcontinental................................	1,810
	3,599

(2) Le nombre de milles (à l'exclusion de celui des droits de parcours) des quatre grands réseaux exploités par des compagnies était ainsi qu'il suit:—

	Milles.
Pacifique-Canadien..	
Canadian-Northern..	9,648
Grand-Tronc..	3,556
Grand-Tronc-Pacifique..	1,964
	28,068
(3) Milles de chemins de fer exploités par d'autres compagnies et par des gouvernements provinciaux..	6,636
Total	37,434

Nous comprenons, par "autres compagnies," les chemins de fer suivants, qui sont exploités ou contrôlés par des compagnies des Etats-Unis.[1]

	Milles.
Great-Northern..	575
Michigan Central..	381
New York Central..	103
Boston and Maine (y compris Maine Central)..	41
Père-Marquette..	199
	1,299

Ce chiffre est plus que contre balancé par celui des compagnies canadiennes aux Etats-Unis, ainsi qu'en témoigne le relevé suivant:—

—	Possédés en toute propriété.	Loués.[2]	Contrôlés.	Total.
Pacifique-Canadien..................................	145	32	4,771	4,948
Grand-Tronc..................................	—	—	1,868	1,868
Canadian-Northern..................................	44	181	—	225
	189	213	6,639	7,041

Revenu, brut et net.

Pour l'année expirée le 30 juin 1916, les recettes brutes des chemins de fer faisant rapport au ministère des Chemins de Fer et des Canaux, et comprenant, à part les lignes en activité au Canada, les lignes possédées et louées, mais non contrôlées, des compagnies canadiennes aux Etats-Unis, se sont élevées à $261,888,654, soit pour ainsi dire $7,000 ($6,997) par mille de chemin exploité autrement qu'en vertu de droits de parcours.

[1] Cette liste n'est pas complète et indique seulement les grandes compagnies.
[2] Ces lignes forment parties essentielles du réseau principal organisées séparément pour raisons internationales.

Pour les principaux réseaux, qui dans leur ensemble représentent 87 pour cent des recettes totales, les revenus bruts d'exploitation par mille exploité durant l'année ont été comme suit:—

Chemin.	Revenu d'exploitation.	Moyenne de longueur de milles en activité durant l'année.	Moyenne de mille en activité durant l'année.
	$		$
Pacifique-Canadien	124,654,571	12,994	9,593
Canadian-Northern	35,476,275	9,702	3,657
Grand-Tronc	39,155,040	3,565	10,983
Grand-Tronc-Pacifique (non compris B. L. Co.)	6,963,188	1,968	3,538
Transcontinental	5,798,516	2,002	2,896
Intercolonial	15,686,662	1,553	10,101

Les revenus nets d'exploitation et la moyenne par mille en activité durant l'année ont été comme suit:—

Chemin.	Revenu net d'exploitation.	Moyenne de mille en activité durant l'année.
	$	$
Pacifique-Canadien	46.416,743	3,572
Canadian-Northern	10,232,088	1,054
Grand-Tronc	10,373,027	2,909
Grand-Tronc-Pacifique (non compris B. L. Co.)	1,060,346	539
Transcontinental	429,455	214
Intercolonial	2,363,478	1.522

Outre les revenus provenant des transports par chemins de fer et des services s'y rattachant, le Pacifique-Canadien a fait rapport de revenus provenant de lignes de bateaux, de télégraphes du commerce, d'hôtels, de vente de journaux, et s'élevant à $22.834,095 recettes brutes, et $6,034,340 recettes nettes.

Capital d'exploitation dans les chemins de fer et leur matériel.

A la fin de l'année expirée le 30 juin 1916, le capital d'exploitation dans les chemins de fer et leur matériel, suivant qu'apparaissant sur les lignes des compagnies ou du gouvernement, était comme suit:—

—	Valeur du ch. et matériel d'après les livres.	Milles possédés.	Par mille.
	$		$
Pacifique-Canadien	530,788,978	7,779	68,233
Canadian-Northern	494,762,489	9,002	54,961
Grand-Tronc	424 169,310	3,331	127,340
Grand-Tronc-Pacifique (non compris B. L. Co.)	192,312,218	1,962	98,018
Transcontinental	159,881,894	1,810	88,332
Intercolonial	116,234,204	1,514	76,773
	1,918,149,093	25,398	75,524

La valeur du chemin et du matériel, d'après les livres, ne doit pas être considérée comme représentant exactement la valeur réelle de la propriété. "Coût du chemin et du matériel," suivant ce qu'on peut lire dans les livres d'une compagnie, représente souvent non pas les déboursés réels, mais la valeur au pair des obligations et actions qui ont été émises pour se procurer de l'argent ou des biens. Cela peut donc comprendre la valeur au pair des valeurs émises pour se procurer des fonds pour payer l'intérêt durant la construction, les escomptes sur valeurs vendues, et autres choses non portées strictement aux frais de construction. Et cela peut comprendre les sommes pour contrebalancer la valeur au pair des valeurs qui ont été offertes autrement que pour du comptant. Par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique a 25 millions, et le *Canadian-Northern* 100 millions d'actions ordinaires en circulation, et ni l'une ni l'autre de ces émissions ne représente plus qu'une somme nominale de comptant réellement versé. D'un autre côté, les livres du Pacifique-Canadien témoignent que cette compagnie a reçu des primes de 45 millions sur les 260 millions d'actions ordinaires vendues. Ces primes sont versées dans l'actif général de la compagnie de la même manière que le produit retiré du capital même.

Si l'on déduit les sommes mentionnées pour le Grand-Tronc-Pacifique et le *Canadian-Northern* du compte "Coût du chemin et du matériel," on obtient le résultat suivant:—

—	Coût du chemin et du matériel.	Milles possédés.	Moyenne par mille.
	$		$
Canadian-Northern	394,169,130	9,002	43,786
Grand-Tronc-Pacifique	167,312,218	1,962	85,276

Revenu provenant du capital.

Les revenus nets d'exploitation ont déjà été indiqués. Si l'on comprend les taxes, les loyers, et autres choses semblables se rapportant à l'exploitation, le rapport du revenu net d'exploitation en regard du coût du chemin et du matériel, est comme suit:

Chemin.	Revenu net d'exploitation.	Loyers nets, location de matériel, taxes, etc.	Total.	Pourcentage sur placem. de capital.
	$	$	$	%
Pacifique-Canadien	46,416,743	2.109,477 Dr.	44,307,266	8·34
Canadian-Northern	10,232,088	1,241,465 Dr.	8,990,623	2·28
Grand-Tronc	10,373,027	469,926 Dr.	9,903,101	2·33
Grand-Tronc-Pacifique (non compris les embranchements)	1,060,346	1,153,283 Cr. (Estimation)	2,213,629	1·15
Transcontinental	429,455	1,371,070 Dr.	948,615 Dr.	Déficit.
Intercolonial	2,363,478	167,214	2,196,264	1·88

Si on en excepte le chemin de fer indiqué en premier lieu, les recettes représentent si peu de chose qu'on en arrive à être d'avis, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, que le pays a construit plus de chemins de fer que cela ne paraît justifiable, au point de vue commercial.

Aide accordée par l'Etat.

La situation géographique et le climat du Canada sont tels que des communications faciles avec les districts les plus peuplés devaient tout d'abord être établies avant qu'aucune population permanente pût être assurée de moyens de subsistance dans les nouveaux districts. Sans chemins de fer, les riches provinces de l'Ouest pour la production du blé seraient restées le pays des chasseurs et des trappeurs, ou au plus un pays de pâturage, car il aurait été impossible d'en sortir le grain qui constitue le produit principal de ces provinces. Le peuple a dépensé largement pour construire des chemins de fer en avance de leur exploitation profitable sur une base commerciale. Des concessions considérables de terres ont été accordées aux deux principaux réseaux dans l'Ouest. Mais sans ces chemins de fer, ces terres auraient été pour ainsi dire sans valeur. Des subventions en argent ont été aussi votées libéralement. Le total, à venir au 30 juin 1916, a été, dit-on, de 116 millions venant du gouvernement fédéral, d'environ 30 millions venant des provinces, et de 12 millions venant des municipalités. Les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, se sont fréquemment entremis directement dans des projets de construction quand les capitaux particuliers ne se trouvaient pas. Ainsi, par exemple, le chemin de fer de la Baie-d'Hudson doit sa construction au gouvernement fédéral, et le Témiscamingue et Ontario-Nord au gouvernement d'Ontario. On a aussi largement aidé des compagnies particulières par des prêts directs, par des achats de leurs valeurs, et par des garanties. Tout cela a fini par représenter des sommes considérables. Mais la plus grande partie, sinon la totalité de l'aide de ce genre se trouve dans les grands réseaux. Nous donnons le détail ainsi qu'il suit:

Aide de l'Etat au "Canadian-Northern."

D'après les rapports du bureau des statistiques du ministère des Chemins de fer et des Canaux, les chemins composant le réseau du *Canadian-Northern* ont reçu, à venir au 30 juin 1916, l'aide suivante:

(1) *Subventions*—

Payées par le gouvernement fédéral	$31,286,720
" " les provinces	6,821,724
" " les municipalités	765,704
	$38,874,148

Le montant total, dont fait rapport le *Canadian-Northern*, comme ayant été reçu sur le montant précédent, est $33,917,175. La différence est expliquée par le fait que les rapports du gouvernement comprenant l'aide accordée à des compagnies maintenant absorbées dans le réseau du *Canadian-Northern* antérieurement à cette absorption.

(2) *Concessions de terres.*

Situation.	Reçues	Sur lesquelles il a été vendu
	Acres.	Acres.
Nouvelle-Ecosse	150,000	150,000
Québec..........	402,860	
Ontario..........	2,000,000	
Manitoba, Saskatchewan, Alberta	4,002,848	3,159,720
	6,555,708	3,309,720

Montant réalisé par la vente des terres, $16,603,295.

La compagnie évalue ses terres non-vendues à $19,885,485, valeur actuelle.

(3) *Garanties.*—Le 30 juin 1916, la compagnie avait les valeurs en cours suivantes, portant la garantie des gouvernements fédéral ou provinciaux:—

Garanties par	Valeur au pair.
	$
Dominion du Canada..........	104,613,247
Province de l'Alberta..........	18,950,361
" la Saskatchewan..........	14,702,546
" du Manitoba..........	25,501,865
" d'Ontario	7,859,997
" de la Colombie-Britannique..........	39,953,124
	211,641,140

Ce qui précède représente les obligations dont la compagnie a fait rapport comme étant garanties et en cours. Les rapports provinciaux indiquant que des garanties ad-

ditionnelles ont été données, principalement par l'Alberta et la Saskatchewan. Il est à présumer que celles-ci ont trait à un parcours au sujet duquel les garanties n'ont pas encore été gagnées. Quelques-uns de ces projets sont apparemment en suspens et seront peut-être abandonnés.

(4) *Prêts.*—Le *Canadian-Northern* a eu des prêts directs du gouvernement fédéral:—

Juillet 1914, garanti par mortgage	$ 858,166
Octobre 1914, garanti par dépôt de $12,800,000 de débentures à 4 pour 100, garanties par le gouvernement comprises dans le mortgage ci-dessus	10,000,000
Juin 1916, garanti par mortgage	15,000,000
	$25,858,166

Sommaire:

Subventions..		$ 38,874,148
Concessions de terres (vendues, $16,603,295; réalisé sur mortgage $17,776,514)..		34,379,809
Prêts en argent (l'intérêt n'étant pas payé)..		25,858,166
Valeurs garanties..	$211,641,140	
Moins débentures garanties par le gouvernement et détenues comme garanties subsidiaires..	12,500,000	
		199,141,140
Total de l'aide publique directe et indirecte..		$298,253,263

La compagnie n'a pas réalisé la valeur au pair pour toutes les valeurs garanties; elle a engagé $60,292,700, valeur au pair, comme garantie subsidiaire pour des prêts dont $10,000,000, comme il a été dit ci-dessus, ont été fournis par le gouvernement; le reste a été prêté par des particuliers.

Aide du gouvernement au Pacifique-Canadien.

Quelque temps avant 1880, le gouvernement fédéral entreprit la construction d'un chemin dont on se proposait de faire un chaînon d'une ligne transcontinentale. En cette année la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien fut organisée dans le but de compléter la ligne. L'aide donnée à la compagnie par le gouvernement comprend ce qui suit:—

(1) *Cession du chemin de fer.*—Le coût du chemin et des études de lignes faites par le gouvernement, le tout cédé gratuitement à la compagnie, était de $37,785,320.

(2) *Aide en argent:*

Par le gouvernement fédéral à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien	$30,289,343
Par le gouvernement fédéral à des compagnies subsidiaires	13,129,873
Par les gouvernements provinciaux à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien	412,878
Par les gouvernements provinciaux à des compagnies subsidiaires	12,016,257
Par des municipalités à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien	464,761
Par des municipalités à des compagnies subsidiaires	4,632,422
Par le gouvernement fédéral (par rachat des terres préalablement concédées)	10,189,521
	$71,135,055
A déduire, prêts remboursés depuis	4,229,574
Total de l'aide en argent	$66,905,481

(3) *Concessions de terres:*

	Acres.
Par le gouvernement fédéral (à l'exclusion des terres rachetées)	21,634,190
Par la Colombie-Britannique	6,388,998
	28,023,188
Ventes de terres jusqu'au 30 juin 1916	16,541,056
Terres encore en mains, acres	11,482,132

Produits des terres et emplacements de ville jusqu'au 30 juin 1916, $123,810,124.

Le rapport de la compagnie en date du 30 juin 1916, porté à $68,255,803, le chiffre net du produit de la vente des terres. L'écart représente, parait-il les dépenses de la compagnie pour projets de développement, irrigation, hôtels, etc., et, dans certains cas, les dividendes.

Sommaire:—

Chemin parachevé et études de ligne, ayant coûté au gouvernement	$ 37,785,320
Subventions en argent	66,905,481
Terres vendues	123,810,124
Total, aide publique, directe et indirecte	$228,500,925[1]

[1] Il faut remarquer que cette somme n'a pas été touchée par la compagnie vu qu'elle représente les recettes brutes, tandis que la compagnie a dépensé de fortes sommes d'argent pour irriguer une partie des terres vendues. Tel qu'indiqué, cependant, la compagnie évalue ses terres non vendues à $119,250,000.

En outre le Pacifique-Canadien a reçu du gouvernement une aide dont la valeur ne peut être déterminée, tel que le droit de prendre gratuitement des terres publiques pour les fins de chemins de fer; divers prêts (remboursés depuis); certaines exemptions de taxes; admission en franchise des matériaux pour la construction primitive; et d'autres concessions.

Aide du gouvernement au Grand-Tronc.

D'après les rapports du gouvernement, les chemins maintenant compris dans le réseau de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ont reçu de l'aide comme suit:

(1) *Subsides:*

Gouvernement fédéral	$ 3,423,699
Provinces	4,077,233
Municipalités	5,502,128
	$13,003,060

(2) *Prêt:*

Le gouvernement fédéral a fait, il y a un grand nombre d'années, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, un prêt (sur lequel l'intérêt n'a jamais été demandé ni payé), s'élevant à	$15,142,633
Total	$28,145,693

(1) *Subventions:—*

Provinciales	$376,320
Municipales	350,000
Total	$726,320

(2) *Autre aide en argent:—*

En vertu de la "clause d'exécution" le gouvernement fédéral a payé au Grand-Tronc-Pacifique	$ 6,263,716
Il a aussi prêté sur ou acheté des valeurs comme suit:	
19 mai 1909, obligations à 4 pour 100 de la Section des Prairies, achetées au pair	$10,000,000[1]
13 août 1913, débentures à 4 pour 100 dues en 1923, achetées au pair	15,000,000[1]
Prêt de 1914, garanti par engagement de $7,500,000 d'obligations à 4 pour 100	6,000,000
1913-14. Obligations de premier mortgage à 3 pour 100 (achetées de la compagnie)	33,048,000
Placement direct du gouvernement fédéral	$70,311,716

Des prêts au total de $8,000,000 ont été autorisés par le Parlement en 1916. Les avances en vertu de cette autorisation ne sont pas comprises ici, mais il en est question ci-après.

(3) *Garanties.*—Le gouvernement fédéral a aussi garanti les obligations en cours du Grand-Tronc-Pacifique en sus de celles qui sont réellement détenues par le gouvernement:—

Obligations de premier mortgage à 3 pour 100.	$34,992,000
" sterling à 4 pour 100 de 1962.	8,440,848
	$43,432,848

Sommaire:—

Subvention et autre aide en argent.	$ 6,990,036
Placement du gouvernement fédéral en valeurs.	64,048,000
Garanties du gouvernement fédéral.	43,432,848
Total.	$114,470,884
La Compagnie des Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a aussi des garanties provinciales sur ses obligations en cours, au montant de.	$ 13,469,004

TOTAL DU PLACEMENT DES FONDS PUBLICS.

Nous donnons ci-après un tableau des chiffres fournis par toutes les compagnies, auxquels nous ajoutons le capital des chemins de fer de l'Etat, tel qu'indiqué dans le compte du gouvernement.

—	Subventions.	Produit de la vente des terres.	Prêts impayés ou placements.	Garanties en cours.	Total.
	$	$	$	$	$
Canadian-Northern.	38,874,148	34,379,809	25,858,166	199,141,140	298,253,263
Pacifique-Canadien	[1]104,690,801	128,810,124	. . . .	. . . .	228,500,925
Chemin de fer Grand-Tronc .	13,003,060	. . . .	15,142,633	. . . .	28,145,693
Grand-Tronc-Pacifique.	726,320	. . . .	70,311,716	43,432,848	114,470,884
Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.	. . . .	. . . .	. . . .	13,469,004	13,469,004
Transcontinental National. . . .	. . . .	. . . .	159,881,197	. . . .	159,881,197
Intercolonial.	. . . .	. . . .	116,234,204	. . . .	116,234,204
Ile-du-Prince-Edouard.	. . . .	. . . .	9,496,567	. . . .	9,496,567
Total.	157,294,329	158,189,933	396,924,483	256,042,992	968,451,737

Sans compter la perte des intérêts durant un grand nombre d'années sur les placements en ce qui concerne les chemins de fer exploités par l'Etat, il appert, que pour les huit réseaux dans lesquels le public est le plus intéressé, la population du Canada, par l'entremise de ses gouvernants, a fourni ou garanti le paiement de sommes s'éle-

[1] Ces valeurs sont garanties par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

vant à $968,451,737. Cela fait plus de $30,000 par mille de chemin. Mais ce n'est pas encore tout. Outre cela, il a été concédé de grandes étendues de terres qui n'ont encore été ni vendues ni grevées. On a entrepris la construction d'autres lignes dont le coût ajoutera une somme importante à cette forte dépense. De plus, dans le cas de quelques-unes des compagnies ci-dessus mentionnées, auxquelles on a donné ou prêté de fortes sommes d'argent pour subvenir à des besoins pressants, contrairement à ce que font les prêteurs individuels, qui auraient naturellement demandé une garantie pour tous les placements préalables, on a volontairement accepté une garantie dont le rang vient après celle dont jouit la majeure partie des capitaux placés dans l'entreprise par de simples particuliers.

PROPORTION DU PLACEMENT DES FONDS PUBLICS.

Nous nous arrêtons à cette période de l'histoire pour faire quelques remarques sur un sujet qu'il nous faudra plus tard traiter plus longuement. Les chiffres ci-dessus démontrent que le réseau du Grand-Tronc, y compris les "embranchements," a obtenu des autorités publiques, en argent et en garanties d'obligations, $127,939,892, sur $197,-129,391 qui est donné comme étant le coût total de la propriété; et le *Canadian-Northern* a, de la même manière, obtenu $298,253,263, sur $370,302,451, ce qui est le maximum possible du coût en argent de la propriété autant que nous avons pu nous en assurer. D'un autre côté, l'histoire démontre que le chemin de fer Grand-Tronc proprement dit a reçu beaucoup moins d'aide que l'une ou l'autre des deux grandes compagnies qui lui font concurrence. Le Grand-Tronc a commencé dès 1851, avant la Confédération canadienne et avant l'adoption des programmes modernes de subventions et de garanties.

En somme durant tout le cours de son histoire il a dû compter sur ses propres ressources, et durant de longues années il a dû rivaliser avec des compagnies fortement subventionnées. Bien qu'il ait été le pionnier qui ait procuré au Canada le service des voies ferrées, ses actionnaires n'ont jamais touché que des dividendes très modérés. Il nous a semblé que l'on devrait tenir compte de ceci en traitant la question du Grand-Tronc-Pacifique, et cela a eu quelque influence sur les recommandations que nous pourrons faire plus tard à ce sujet.

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE.

L'histoire des chemins de fer en Canada a passé à travers trois phases distinctes. Dans la première période, le Grand-Tronc a dû son existence presque entièrement aux placements de capitaux faits par des particuliers. Sous ce rapport, il est comparable aux compagnies particulières de chemins de fer de l'Angleterre et des Etats-Unis.

Dans la seconde période, le Pacifique-Canadien a été organisé et a surmonté les difficultés de ses débuts grâce à l'appui direct du gouvernement et à une forte aide financière à même les fonds publics. Grâce à cet appui et à cet aide, grâce à l'augmentation rapide de la population et de la richesse du Canada, grâce aussi à son administration sage et prudente, le Pacifique-Canadien a "réussi." Il a recueilli sans autre aide du gouvernement, de nouveaux capitaux se chiffrant par centaine de millions. Son

---

[1] Comprend le chemin de fer cédé à la compagnie.
[2] Tel que rapporté au Parlement, le 29 février 1916. Ce chiffre comprend $26,938,138, intérêt durant la construction.

capital-actions ordinaire, qui comporte la gérance de la propriété, représente une moyenne de $112.50 de valeur réelle en argent placé sur la propriété pour chaque $100 de valeur nominale. Ils ont, à même l'excédent de l'exploitation, placé $100,000,000 dans des entreprises subsidiaires; ils ont réalisé $68,000,000 net de la vente des terres, et ils ont encore des terres qu'une évaluation modérée porte à $119,000,000. On n'a émis du capital-actions contre aucune partie de cette valeur totale. Aujourd'hui, le Pacifique-Canadien est l'une des compagnies de chemins de fer les plus riches et les plus fortes au point de vue financier du monde entier, pouvant facilement obtenir, sur son propre crédit et aux conditions les plus favorables, tout le nouveau capital dont elle aura besoin pour suppléer aux demandes des développements que l'avenir pourra amener.

Le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc-Pacifique appartiennent à la troisième période. Bien que la forme extérieure de ces deux compagnies soit celle d'une compagnie particulière, en substance toutes deux reposent sur la responsabilité des gouvernements fédéral et provinciaux. Leur capital-actions ordinaire, qui comporte la gérance des propriétés respectives, ne représente réellement pas de placement en argent, et ni l'une ni l'autre des deux compagnies n'a "réussi". Au moment actuel, elles ne fonctionnent que grâce à de fortes avances à même les fonds publics.

Nous croyons qu'une morale distincte ressort du succès du chemin de fer Pacifique-Canadien, en regard du fait que le Grand-Tronc-Pacifique et le *Canadian-Northern* ont été obligés de redemander au gouvernement une aide dépassant de beaucoup celle dont il avait d'abord été question. Au début, l'on a généreusement accordé au Pacifique-Canadien une aide directe, et l'on a continué de lui donner cette aide jusqu'à ce que la compagnie fut capable de se maintenir seule. Le pays savait ce qu'il payait. S'il eût su quelle splendide propriété il construisait, nul doute qu'il n'eût stipulé qu'il lui faudrait avoir une certaine part en retour. Mais, même en l'état actuel des choses, à notre avis, la population du Canada a reçu la pleine valeur de son argent.

Aux premiers jours du *Canadian-Northern* aucune aide directe n'a été accordée à celui-ci, sauf une petite concession de terre, de peu de valeur à cette époque. Depuis, la compagnie a touché la somme de $38,874,000 par voie de subsides; mais cette somme est comparativement minime si on la compare à l'aide directe accordée au Pacifique-Canadien. Il est vrai que le gouvernement du Dominion et ceux des provinces se sont portés garants pour de grosses sommes d'argent, mais jusqu'en 1914, il appert que la compagnie a pu, de ses propres ressources, faire face à ses obligations. Il est vrai aussi qu'une assistance directe, considérable, a été accordée au Grand-Tronc-Pacifique mais les arrangements financiers reposaient principalement sur des garanties accordées en premier lieu par les gouvernements, et plus tard par la compagnie du Grand-Tronc. Nous ne pensons pas que les gouvernements, tant du fédéral que des provinces, aient réalisé complètement jusqu'à quel point ils se rendaient responsables. Nous ne croyons pas non plus que les compagnies aient réalisé tout le sérieux de la situation, advenant le cas où il faudrait avoir recours aux garanties. Bien que nous ne soyons pas en mesure de déclarer qu'en aucune circonstance des garanties ne devraient être données, nous croyons cependant qu'il est toujours dangereux d'accorder des garanties si elles sont tant soit peu considérables. Il est évident que dans le passé des garanties ont été accordées sans que l'on se soit suffisamment occupé du fait qu'elles pourraient de-

venir dues et qu'alors le fardeau en serait énorme. Nous recommandons qu'à l'avenir aucune garantie ne soit donnée à moins que celle-ci soit inscrite dans les registres du répondant à titre de responsabilité permanente, et sans qu'il soit question de dispositions financières qui pourraient pousser cette garantie à échéance.

Progrès des chemins de fer au Canada.

Jusqu'à il y a dix ans, le Canada était desservi par deux principaux réseaux de chemin de fer (si l'on omet l'Intercolonial, ou autres petites routes moins importantes et d'un intérêt local seulement). Ces deux routes étaient:—

(1) Le Pacifique-Canadien s'étendant à travers le continent, et ayant accès à tous les centres de quelque importance dans l'Est et dans l'Ouest, et régissant aussi un parcours considérable dans les Etats-Unis; cette ligne était dans un état de prospérité.

(2) Le Grand-Tronc, dont la charte originale date de 1851, avec un fort réseau dans la partie est du Canada ainsi que dans les Etats-Unis. Le Grand-Tronc avait toujours honoré ses obligations, bien que les dividendes accordés à ses actionnaires aient été assez restreints pendant un certain nombre d'années. Dans l'Ouest canadien, le Grand-Tronc ne dépassait pas le lac Huron.

(3) Dix ans passés, il y avait en plus le *Canadian-Northern,* qui avait débuté par un petit réseau, dans le Manitoba, en 1896; cette compagnie commençait à exploiter dans les provinces des prairies un réseau qui, en 1906, comprenait au-delà de 2,400 milles de parcours et qui, aujourd'hui, régit plus de 5,000 milles de voie ferrée dans ces provinces. Avec le progrès de l'Ouest, le *Canadian-Northern* avait augmenté rapidement, mais il avait réalisé assez de bénéfices nets pour faire face à ses obligations.

Comme on le verra plus loin, le Pacifique-Canadien avait l'avantage de prélever son propre trafic et de le maintenir d'un bout à l'autre de sa route. Les deux autres compagnies se trouvaient dans une position différente. Pour son transport dans la direction de l'Ouest, le *Canadian-Northern* avait à dépendre sur ce que les compagnies de chemin de fer de l'est, dont une lui était rivale, avaient à lui transmettre en matière de transport. Pour ce qui est du trafic que le *Canadian-Northern* faisait dans l'Ouest, il perdait nécessairement le long transport direct allant à l'est. Il était tout à fait naturel que cette compagnie cherchât à étendre sa voie dans l'est; pour la même raison, il est facile à comprendre que la compagnie du Grand-Tronc ait visé à prolonger son réseau dans l'Ouest. Le public qui croyait que l'accroisement du pays justifierait et exigerait plus d'une ligne transcontinentale, devint nécessairement en sympathie avec les ambitions de la compagnie.

La solution naturelle du problème se trouvait donc dans le fait que le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc devaient unir leurs forces et construire une ligne de North-Bay, ou environ, à Port-Arthur. Nous croyons savoir que l'on entra en pourparlers dès 1903, en vue de l'amalgamation des deux compagnies. Malheureusement, le projet ne réussit pas; et chaque compagnie entreprit indépendamment de construire sa voie de prolongement dans le territoire de l'autre. Il leur fut accordé, à toutes deux, beaucoup d'aide de la part du gouvernement, avec le résultat—sans que l'on ait songé, croyons-nous, au but qui était ainsi visé—que l'on obtint non pas deux mais trois routes transcontinentales. Une partie du public, mal renseigné et trop optimiste, a

sans doute encouragé une telle action à cette époque. Cependant, nous ne cessons de croire que les personnes responsables d'une telle conduite de la part des compagnies Grand-Tronc et *Canadian-Northern,* auraient dû être plus sages que le public.

PARTIE II.

RESEAU DU GRAND-TRONC.

Le plan du Grand-Tronc tel que corroboré en 1903 par deux actes du Parlement, tous deux en date du 24 octobre 1903, voulait une ligne principale à travers le continent, c'est-à-dire de Moncton à Prince-Rupert. Cette partie du réseau s'étendant à l'est de Winnipeg devait être construite par le Gouvernement, qui l'affermerait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour cinquante ans au moins, avec option de renouvellement de bail à l'expiration de ce terme. La partie s'étendant à l'ouest de Winnipeg devait être construite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, moyennant une aide considérable du Gouvernement. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devait construire tous les embranchements nécessaires, autant à l'est qu'à l'ouest, et se charger du fonctionnement total du réseau. Le Grand-Tronc devait retenir, et de fait a toujours retenu, la totalité du capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc eut ainsi la régie absolue de l'entreprise.

En justice pour la compagnie du Grand-Tronc, l'on devait noter que la responsabilité pour la construction de la ligne de Moncton à Winnipeg, maintenant connue sous le nom de Transcontinental-National, ne retombe pas en premier lieu sur la dite compagnie. La proposition formulée d'abord par la compagnie et soumise au Gouvernement, demandait la construction d'une ligne s'étendant de l'océan Pacifique, *via* Winnipeg, à North-Bay. C'est le Gouvernement qui autorisa le prolongement de cette voie vers l'est, jusqu'à Québec; et la construction de la partie qui s'étend de Québec à Moncton fut autorisée par le Parlement, lors du passage du bill.

Mais bien que le Grand-Tronc n'ait pas été le promoteur du Transcontinental, il en a néanmoins assumé toute la responsabilité. Dans l'entente conclue entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement canadien, il était pourvu comme suit: "En vue de la protection de la compagnie ou preneur de la division est du dit chemin de fer, et afin d'assurer à cette entreprise une construction économique, pour qu'elle soit exploitée au meilleur avantage possible, il est par les présentes stipulé que les devis se rapportant à la construction de la division de l'est soient soumis à la compagnie, pour approbation, avant l'ouverture des travaux, et que les dits travaux soient exécutés conformément aux dits devis et soient sujets à la surveillance, à l'inspection et à l'approbation de l'ingénieur en chef de la compagnie".

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dans une publication officielle "*Le Grand-Tronc-Pacifique: le Chemin de Fer Transcontinental National*", 10ième édition, janvier 1912, commente ainsi cet extrait du contrat:

> "Etant donné que la rente payable par la compagnie au Gouvernement pour l'usage de la division de l'est, représente un pourcentage du coût de construction, il est à remarquer qu'il importe grandement à la compagnie que cet item

"coût de construction" soit déterminé d'après une base la plus économique, tout en visant à une voie ferrée bien construite, sous lequel rapport la disposition précédente contenue dans le contrat protège amplement la compagnie."

Alors, la compagnie admet que cet item "coût de la construction" était pour elle une chose de grande importance, et considéra qu'elle était amplement protégée par les termes du contrat. Mais vu que, en dépit du droit de la compagnie d'approuver les devis, et de celui de l'ingénieur en chef de la compagnie de surveiller et d'inspecter les travaux, le coût de construction du Transcontinental, qui avait été calculé à $61,415,000, fut porté à la somme de $159,881,197 la compagnie s'est objectée à poursuivre sa part de l'entreprise; ainsi, le Gouvernement, en acceptant le refus de la compagnie et en commençant lui-même les travaux, se trouve à avoir relevé de ses obligations et sans condition, la compagnie intéressée. Le Transcontinental forme maintenant partie du réseau des chemins de fer du Gouvernement. Nous ne ferons à ce sujet que deux commentaires sur l'histoire du passé de cette entreprise: d'abord le peuple du Canada a été généreux à l'endroit des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique; ensuite, les actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique—en d'autres termes, la compagnie du Grand-Tronc—n'a pas montré une prudence en affaires telle pour encourager le Gouvernement à avoir confiance dans l'administration future.

Le refus du Grand-Tronc-Pacifique de prendre en mains le fonctionnement de la ligne de Winnipeg à Moncton, avec le résultat que la partie est de la route continentale projetée est administrée par le gouvernement, a comporté la faillite temporaire du projet original tel qu'approuvé par le Parlement. La partie à l'ouest de Winnipeg est actuellement sous la régie du Grand-Tronc dont le terminus le plus rapproché est à North-Bay, à mille milles de distance. Il est donc évident que le gouvernement ne pourrait permettre à une telle politique permanente.

Finances du Grand-Tronc-Pacifique.

La plan original adopté pour les moyens financiers de la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire la ligne entière après que le Gouvernement eût assumé la responsabilité de la division de l'est, était comme suit: la ligne fut divisée en deux sections, la section des Prairies (914 milles), de Winnipeg, *via* Edmonton, à Wolf-Creek, Alta; et la section des Montagnes (832 milles), de Wolf-Creek à Prince-Rupert. Sur la section des Prairies, le Gouvernement garantit des obligations à 3 pour 100 sur première hypothèque, à cinquante ans, du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de $13,000 par mille. Sur la section des Montagnes, il garantit de semblables obligations jusqu'à 75 pour 100 du coût total, quelque élevé que fut ce coût à la fin des travaux. Le reste du coût total des deux sections devait être prélevé par l'émission d'obligations à 4 pour 100 sur hypothèque du Grand-Tronc-Pacifique, lesquelles étaient garanties par la compagnie du Grand-Tronc. Celles-ci étaient en effet des obligations sur seconde hypothèque, bien qu'elles ne fussent pas ainsi dénommées. L'embranchement du Lac-Supérieur fut construit par la compagnie, au moyen de recettes provenant de ses propres obligations, avec l'aide des subsides qui lui étaient accordés par le Gouvernement du Dominion ainsi que par la province d'Ontario.

Les obligations sur première hypothèque ont été émises jusqu'à concurrence de $68,040,000, et au moyen d'entente subséquente avec le Gouvernement, lesquelles il n'est pas nécessaire de décrire ici, la compagnie obtint leur pleine valeur nominale en espèces. Il fut aussi émis des obligations, sur seconde hypothèque, au montant de $20,169,000, des obligations sur l'embranchement du Lac-Supérieur au montant de $7,783,000, qui ensemble produisirent la somme de $25,734,915.81 en espèces. Cette somme totale de $93,774,915.81 n'a pas suffi au parachèvement de la construction du réseau. Par un acte de 1906, amendé en 1913, le Parlement accorda à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le pouvoir de créer des débentures perpétuelles à 4 pour 100 jusqu'à concurrence de $50,000,000, devant servir à l'achat du matériel roulant et des lignes d'embranchement. Ces débentures sont garanties par la compagnie du Grand-Tronc, et diverses sommes ont été émises de temps à autre. Jusqu'au premier janvier 1917, une partie de ces débentures avaient été vendues à des particuliers, au montant de $34,879,252.86, et avaient rapporté la somme de $31,411,985.96 en espèces. Au mois de mai 1909 le Gouvernement fit un prêt de $10,000,000 à 4 pour 100 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ceci étant effectué par voie d'hypothèque supplémentaire sur la division des Prairies, appuyée sur garantie de la compagnie du Grand-Tronc. En juin 1913, le Gouvernement fit au Grand-Tronc-Pacifique un nouveau prêt de $15,-000,000, contre une somme égale en débentures à 4 pour 100 sur la division des Prairies, somme aussi garantie par la compagnie du Grand-Tronc, émise au Gouvernement. En juin 1914, le Gouvernement garantissait une nouvelle émission d'obligations à 4 pour 100 sur le Grand-Tronc-Pacifique ne devant pas excéder la somme de $16,000,000. Une partie de ces obligations furent vendues; une autre partie fut émise et fournie au Gouvernement à titre de garantie pour un emprunt, en espèces, de $6,000,000. La compagnie a ausi prélevé la somme de $9,095,512.05 par l'émission de billets au montant de $9,720,000 garantis par le Grand-Tronc et sur garantie additionnelle d'un dépôt de $14,580,000 en débentures-actions. En tout la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait émis, à la fin de février 1916, des garanties jusqu'à concurrence de $179,782,100.86, et en avait retiré la somme de $172,009,663.62. Depuis cette date, la compagnie a obtenu du Gouvernement de nouvelles avances, au montant de $4,397,-741.43, et l'auditeur du Gouvernement a approuvé le paiement d'une autre avance de $940,585.

La compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a des obligations en cours pour la somme de $9,879,408, garanties par la province de la Saskatchewan, et des obligations au montant de $3,589,596, garanties par la province de l'Alberta: soit un total de $13,469,004. De ces obligations, elle a retiré $12,688,544 en espèces.

Les trois compagnies de chemin de fer qui ont la direction du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, (Grand-Tronc-Pacifique; la compagnie des Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Saskatchewan), ont fait de la construction de voie ferrée pour le montant de $197,129,-591; ceci est tiré d'un rapport adressé au Gouvernement en février 1916. A cause du long intervalle pendant lequel ces routes ont été considérées comme étant "en voie de construction," une somme d'au moins $26,938,139 de ce montant représente les intérêts. Depuis le premier janvier 1916, la ligne est officiellement reconnue comme

étant en fonctionnement. Elle a été ouverte au trafic pendant les seize mois précédant cette date et plusieurs sections étaient en opération antérieurement à ces seize mois.

L'intérêt de ces compagnies sur les obligations foncières et sur les emprunts du Gouvernement se chiffre à près de $7,200,000 par année. Le Grand-Tronc-Pacifique et les compagnies subsidiaires au Grand-Tronc ont des dettes supplémentaires pour des avances qui leur ont été faites se chiffrant à $26,341,040.53, l'intérêt de ces dettes y compris 6 pour 100 de ce montant, ajouté à d'autres obligations, portent l'intérêt de l'entreprise à $8,846,544.20 par année. A titre de compensation partielle, le Gouvernement du Dominion est sous l'obligation de payer, sans recours pour sept années après le parachèvement de l'entreprise, l'intérêt sur les obligations en première hypothèque étant garanti par le Gouvernement, sur la section des Montagnes, se chiffrant à $1,655,121.60 par année. De plus, le réseau exploité rapporte une certaine somme de revenu net. Pour l'année se terminant en décembre 1916, le Grand-Tronc-Pacifique a réalisé un bénéfice net de $1,899,052. Cependant, il est compris dans ce chiffre la somme de $600,000, représentant le loyer de l'embranchement du Lac Supérieur, loué au Transcontinental-National, ainsi que la somme de $1,305,741 pour l'affermage de l'équipement. Il y eut un déficit de $923,398 dans le service d'exploitation, des embranchements. En tout, et en dépit des pertes sur l'exploitation, le réseau a rapporté un revenu net de $826,653.

RESPONSABILITE DU GRAND-TRONC POUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La compagnie du Grand-Tronc se porte garant des débentures et obligations, en cours et émises, ainsi que pour des prêts accordés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique:

4 pour 100 séries A division des Prairies..	$10,206,000	
4 " " B division des Montagnes..	9,963,000	
4 " division du lac Supérieur..	7,533,000	
4 " débentures perpétuelles..	34,879,252	
5 " billets garantis (garantis par débentures à 4 pour 100)..	9,720,000	
Emprunt du gouvernement canadien en 1913..	15,000,000	
" " " 1909..	10,000,000	
Garanties totales..		$ 97,301,252

En plus, la compagnie du Grand-Tronc avait avancé, le 29 janvier 1916, aux diverses compagnies les sommes suivantes:

Grand-Tronc-Pacifique, compagnie de chemin de fer du..	$ 801,783 54	
" " compagnie des embranchements..	13,369,537 83	
" " "Development Co., Ltd."..	214,500 00	
Avances totales..		26,179,728
Dépôt total à la compagnie du Grand-Tronc..		$123,280,980

Contre ces avances, le Grand-Tronc détient les billets à ordre des compagnies pour la somme de $24,334,016.55.

Nous estimons que la responsabilité actuelle par année du Grand-Tronc avec le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, dépasse de beaucoup $5,000,000 par année; et après janvier 1923 ce chiffre aura été augmenté à $7,000,000.

PROPOSITION DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

Dans une lettre qu'adressait son président au Premier Ministre, en date du 10 décembre 1915, la compagnie du Grand-Tronc reconnaissait officiellement qu'elle était incapable de rencontrer ses obligations avec le Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc a déjà obtenu une exemption tacite de l'exécution de son contrat en ce qui se rapporte à la partie connue aujourd'hui sous le nom de Transcontinental, et qui formait autrefois le Grand-Tronc-Pacifique. A l'heure actuelle le Grand-Tronc, par la lettre de son président, a fait la déclaration qu'elle " est au bout de sa corde." Elle déclare qu'il lui est impossible de faire face à ses obligations extraordinaires provenant de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Elle se propose de se retirer complètement de l'entreprise; parce qu'en retour, et pour avoir transmis au Gouvernement les $25,000,000 de capital courant du Grand-Tronc-Pacifique, mais pour lequel elle n'a payé qu'une somme nominale en espèces, le Gouvernement non seulement la relèvera de toute responsabilité pour intérêt sur les garanties du Grand-Tronc-Pacifique, et compagnies subsidiaires, et pour tout déficit de frais d'exploitation du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, mais que le même Gouvernement " remboursera à la dite compagnie du Grand-Tronc toutes sommes d'argent avancées au Grand-Tronc-Pacifique ou à la compagnie des Embranchements et de Développement et autres compagnies subsidiaires."

Nous ne croyons pas que cette proposition soit ni raisonnable ni acceptable pour le Gouvernement. Qu'est-ce que l'on penserait d'un homme d'affaire parlant ainsi à son associé. " Nous sommes entrés conjointement dans une entreprise que nous croyions profitable. Le contraire est arrivé. Je suggère que tu règles avec nos créanciers, que tu me rembourses le capital que j'ai placé dans cette entreprise et je me retire. A la condition que je sorte libre de ceci, je suis consentant que tu fasses de l'entreprise ce que tu voudras." Nous croyons qu'il est difficile à la compagnie du Grand-Tronc d'échapper ainsi à la conséquence de sa propre action. Nous admettons que la compagnie du Grand-Tronc ne peut pas honorer les obligations qu'elle a avec le Grand-Tronc-Pacifique. Toutefois, si le Gouvernement décharge la compagnie du Grand-Tronc des obligations qu'elle a involontairement contractées et qu'actuellement il lui est impossible de solder, il appartient au Gouvernement, et non à la compagnie, d'en fixer les conditions.

CAUSE DU GRAND-TRONC.

A cause de la grande importance de cette question, non seulement pour les compagnies du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi pour le peuple du Canada, et avant de décider ce qu'il y a à faire à ce sujet et ce qu'il y faut recommander pour l'avenir, nous avons donné aux bureaux d'administration de ces compagnies toutes les chances possibles pour nous soumettre leurs causes. Nous leur avons demandé de faire connaître toutes les raisons sur lesquelles était basée leur requête demandant que la compagnie du Grand-Tronc soit libérée par le gouvernement de ses obligations avec le Grand-Tronc-Pacifique et qu'il lui soit remboursé par le gouvernement les avances faites à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et à ses subsidiaires, qui autrement ne pourraient être perçues. Et nous avons aussi fait enquête sur l'état physique et financier des compagnies.

Dans une lettre, en date du 30 novembre 1916, adressée à M. Chamberlin, président des deux compagnies, nous avons écrit ce qui suit:

"Avant d'étudier l'histoire du Grand-Tronc-Pacifique, à un point de vue parlementaire, j'aimerais à prendre connaissance de l'état qu'aurait à nous soumettre la compagnie afin de m'assurer qu'aucune injustice ne lui soit faite.

"Voudriez-vous écrire, ou faire écrire M. Biggar, en faire connaître l'histoire du projet et les motifs et objets à servir, tel que la compagnie les a compris, et me dire jusqu'à quel point la compagnie a été empêchée d'exécuter son programme. Si M. Biggar a en sa possession copie des actes pouvant indiquer des changements qui se sont opérés de temps en temps avant l'adoption de l'acte final, cela serait très profitable à nos recherches."

A cette lettre M. W. H. Biggar, K.C., solliciteur général pour les deux compagnies dans une lettre qu'il nous adressait le 18 décembre, répliquait comme suit:

DEBUTS DU TRANSCONTINENTAL.

"La construction par le Grand-Tronc d'une ligne traversant les provinces de l'ouest, semble avoir été suggérée en premier lieu par M. Hays à sir Charles Rivers Wilson, alors président du Grand-Tronc, au commencement de l'année 1902. La correspondance échangée entre ces deux hommes démontre clairement que le vrai but était la construction d'une ligne devant servir à opérer le raccordement des lignes de l'Ontario du Grand-Tronc avec les provinces de l'ouest. Le projet ayant reçu l'approbation des directeurs du Grand-Tronc à Londres, M. Hays, soumit, le 23 octobre 1902, le projet à sir Wilfrid Laurier, alors Premier Ministre. Le trois novembre 1902, et probablement à la suggestion de sir Wilfrid Laurier, un mémoire était adressé à celui-ci sous la signature de M. Hays et de M. Wainwright. Les extraits suivants de ce mémoire démontrent exactement l'étendue du projet:

"Vos requérants désirent adresser à votre Gouvernement un mémoire relatif à la construction d'une ligne de chemin de fer de premier ordre, à partir de la tête de ligne septentrionale du chemin de fer du Grand-Tronc à, ou près de North-Bay, Ont., à travers la côte du Pacifique, pour les raisons et aux conditions exposées dans le présent mémoire:

"Premièrement: Qu'il est jugé très désirable, et dans l'intérêt public, qu'il y ait, sans retard inutile, un deuxième chemin de fer Transcontinental reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, dans le but de procurer de plus amples facilités au commerce considérable et croissant du nord-ouest, lequel trafic s'écoulerait autrement par les voies américaines.

"Deuxièmement: Que vos requérants projettent, dès qu'ils auront été autorisés par votre Gouvernement, d'entreprendre la construction de cette ligne à partir de North-Bay, Ont., ou à un autre endroit au nord de cette ville, à être déterminé, jusqu'à la côte du Pacifique, la tête de ligne devant être établie à, ou à proximité de Port-Simpson; de même que tous les embranchements nécessaires le long de la voie, à être désignés.

"Troisièmement: Que vos requérants demandent, en conséquence, que leur requête en vue d'obtenir l'autorisation de construire cette ligne de chemin de fer, qui sera désignée sous le nom de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, soit accordée.

"Huitièmement: Que, pour assurer le raccordement avec le littoral de l'Atlantique, durant l'année tout entière et sur une voie située entièrement dans un territoire britannique, vos requérants sont prêts à conclure avec le Gouvernement tout arrangement en vue d'une échange de trafic, ou à passer tout autre contrat satisfaisant avec le chemin de fer Intercolonial, à Montréal, ou à conclure toute autre proposition que pourra soumettre le Gouvernement.

"Neuvièvement: Que vos requérants profiteraient de tous les raccordements de l'est, dans Ontario et dans Québec, du chemin de fer du Grand-Tronc, et, par ce moyen, (lors de l'achèvement de la ligne Transcontinentale), un réseau complet serait établi et ouvert d'un océan à l'autre."

"Peu de temps après la soumission de ce mémoire,, M. Hays a donné instructions de préparer et de publier un avis d'une requête adressée au Parlement en vue de faire adopter une loi constituant en corporation "La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique." J'inclus une copie de l'avis marqué "A". Conformément à une entente manifeste conclue entre sir Wilfrid Laurier et M. Hays, cet avis a été, avant sa publication, soumis au ministre de la Justice d'alors, aujourd'hui juge en chef de la Cour Suprême du Canada, et ce ministre l'a approuvé. On a, dans la suite, préparé et transmis au greffier de la Chambre le projet de loi, dont une copie, marquée "B," est aussi incluse. Dans les premiers mois de 1903, il est, de temps à autre, intervenu entre M. Hays et M. Wainwright, au nom de la compagnie, et sir Wilfrid Laurier et les membres de son cabinet, des conférences, à la suite desquelles on a demandé à M. Hays de faire modifier le projet de loi, de manière à assurer la construction d'une ligne reliant North-Bay à Québec. Non seulement je sais personnellement qu'il en est ainsi, mais la chose est corroborée par une lettre écrite à sir Charles Rivers Wilson par M. Hays, le 16 mars 1903, et dans laquelle il énonçait que, à la demande du Gouvernement, nous avons modifié notre charte du Grand-Tronc-Pacique, acquérant les pouvoirs de construire une ligne entre Québec et North-Bay. Je vous transmets sous ce pli une copie, marquée "C," de l'avis publié en conformité de cette entente. Lors du premier débat du projet de loi devant le comité des chemins de fer de la Chambre des Communes, il a surgi une opposition si forte qu'on n'a pas fait de progrès à cette réunion ni de fait, aux différentes réunions subséquentes du comité. Pendant qu'on délibérait ainsi le projet de loi, plusieurs membres des Provinces maritimes ont insisté pour que la tête de ligne de l'est ne fût pas Québec, mis un endroit des Provinces maritimes. On a si fortement appuyé sur ce point qu'en définitive le gouvernement a consenti et a enjoint d'apporter au projet de loi une autre modification tendant à construire une ligne reliant Québec à Moncton. J'annexe une copie, marqué "D," du projet de loi réimprimé par ordre du comité pour y donner effet. A la suite d'un compromis, on a adopté Moncton, eu égard au fait qu'on pouvait de cet endroit se rendre à Halifax et à Saint-Jean par l'Intercolonial. Comme vous le

constaterez, ce paragraphe réimprimé autorisait la construction d'embranchements jusqu'à Fort-William ou Port-Arthur et jusqu'à North-Bay. Durant tout ce temps, le Gouvernement et les représentants de la compagnie poursuivaient encore des négociations au sujet de la mesure dans laquelle et des conditions auxquelles, le Gouvernement devrait aider dans la construction de la voie. Ces négociations ont eu pour résultat le contrat du 29 juillet 1903, dont une copie constitue l'annexe du chapitre 71 des Statuts de 1903. Les faits mentionnés dans le présent mémoire et les copies incluses indiquent la manière dont on est arrivé à modifier d'une façon aussi sensible le projet de loi d'abord ébauché par M. Hays. A ma connaissance personnelle, si son premier projet n'a pas été réalisé, il ne faut pas en attribuer la cause à un changement d'idée de sa part, mais à la conclusion à laquelle il en est arrivé, qu'il ne pouvait obtenir la subvention nécessaire du Gouvernement qu'aux conditions exposées dans le contrat du 29 juillet 1903."

Il n'est pas nécessaire de réimprimer les pièces mentionnées dans la lettre de M. Biggar. Elles établissent entièrement son assertion portant que la première annonce, la rédaction du projet de loi et l'avis de l'intention de demander l'adoption de la loi avaient pour seul objet la construction d'une ligne partant d'un endroit à ou près de North-Bay, dans la province d'Ontario, et de cet endroit vers l'ouest. Toutefois, la propre lettre de M. Biggar prouvent aussi que la compagnie du Grand-Tronc a accepté, bien qu'avec répugnance, comme le seul motif pour lequel elle pouvait recevoir l'autorisation et de l'aide pour construire et exploiter la voie du Grand-Tronc-Pacifique à partir de Winnipeg vers l'ouest, ainsi que l'obligation d'exploiter la ligne à partir de Winnipeg vers l'est. Néanmoins, ce point n'est pas important, car on a, de fait, dégagé la compagnie de l'obligation qu'elle avait assumée.

M. Biggar ne s'est cependant pas borné à la section du Transcontinental du premier projet; et sa lettre ne répondait pas à notre demande d'un exposé plus général de tout le projet, de ses motifs et de ses objets, ainsi que de la manière dont la compagnie aurait pu être empêchée de réaliser son programme. Nous avons donc adressé une autre communication à M. Chamberlin.

Dans une lettre qu'il nous a transmise, en date du 30 janvier 1917, il énonce ce qui suit:

Lettre du Président du Grand-Tronc.

" En réponse à la première question de votre lettre au sujet de la conséquence, par le Grand-Tronc proprement dit, de la perte du placement de $25,-000,000, il est peut-être nécessaire de réitérer dans une certaine mesure ce qu'on a de temps à autre déjà dit à ce sujet.

"L'avance faite à la compagnie d'Embranchements représente, en totalité, les sommes payées par le Grand-Tronc pour achever les lignes, car les obligations émises à cette fin, ainsi que l'intérêt acquis ont été jugés insuffisants. Ces embranchements étaient destinés, et ils ont été d'importants apports pour la compagnie-mère, dont la situation financière actuelle aurait été bien pire, si ces embranchements n'avaient pas été construits.

"Comme la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a fourni l'argent nécessaire à la construction de ces lignes, elle jugerait naturellement comme un crime la confiscation de son placement. L'argent a été versé de bonne foi, avec la croyance que le Grand-Tronc-Pacifique était en grande partie une entreprise nationale. Il ne faut pas blâmer le chemin de fer, s'il n'a pas jusqu'ici remporté de succès, mais il faut directement en attribuer la cause à l'action du gouvernement, qui a subventionné des lignes concurrentes et qui a, de beaucoup de manières augmenté le coût de la construction. Il ne fait pas l'ombre d'un doute que si, lors de la requête adressée en vue d'obtenir la charte du Grand-Tronc-Pacifique, on avait connu la conduite subséquemment suivie par le gouvernement, on n'aurait jamais construit le chemin de fer.

"Voilà les faits tels que compris par les directeurs et les actionnaires du Grand-Tronc.

"La réputation de cette dette légitime dans tout arrangement conclu avec le gouvernement ne préjudicierait pas seulement au crédit de la compagnie du Grand-Tronc, mais elle pourrait déterminer de la part de ceux qui ont acheté des valeurs du Grand-Tronc, à Londres et à New-York, une critique défavorable qui pourrait facilement rejaillir sur le crédit du pays.

" Les remarques qui précèdent s'appliquent aussi aux avances faites au chemin de fer de la Saskatchewan.

" La compagnie de Développement du Grand-Tronc-Pacifique a été organisée en vue d'obtenir, pour le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, des têtes de lignes et des emplacements de villes, afin d'encourager le colon à acheter des terres le long de la voie ferrée. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique possédait la totalité des actions ordinaires. L'entreprise était un effort tendant à accomplir, à ses propres frais, exactement ce qu'avait réalisé le gouvernement, au moyen de subvention en terrains, dans le cas des compagnies Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern.* Les sommes avancées par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc auraient été remboursées, sans la baisse des valeurs des terrains dans l'Ouest, par suite de l'apogée de la hausse subite des immeubles. L'actif de la compagnie est possédé par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et les exploitations de la compagnie de développement se sont accrus entièrement à son profit.

" A la deuxième question posée au sujet du résultat pour le Grand-Tronc proprement dit, si on laissait dans son état actuel l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, et si on ne dégageait pas le premier de ses garanties, on ne peut faire qu'une seule réponse: cela signifierait la nomination d'un receveur pour la compagnie du Grand-Tronc, avec, comme conséquence, la perte de son crédit pendant quelque temps et le préjudice au crédit du Canada tout entier."

"Il m'est difficile d'ajouter quelque chose pour donner plus de force aux remarques déjà formulées, afin d'indiquer la justesse de notre réclamation. Si nous avons été coupables d'un trop grand optimisme, au début du projet, la même critique ne s'applique-t-elle pas au gouvernement, qui a subventionné un réseau de chemin de fer pour nous faire concurrence, son succès dépendant entièrement de l'affluence des colons dans l'Ouest? Bien que cette perspective ne

se soit pas encore réalisée, il n'est pas déraisonnable d'espérer qu'elle n'a été que différée, et qu'en fin de compte le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc sera un excellent actif national."

En réalité, la lettre de M. Chamberlin porte une accusation de mauvaise foi, si le pays ne se rend pas aux demandes de la compagnie. Les termes "confiscation", "crime", "répudiation de dettes légitimes," sont des mots graves sous la plume du président d'une grande compagnie, dans un communiqué officiel concernant l'action du Gouvernement. L'affaire ne peut en rester là. Une grave situation a été créée et, à notre avis, elle ne peut reposer sur une simple affirmation, ni sur une opinion non appuyée.

Si le Gouvernement a, de quelque manière, tiré profit de la compagnie, ou bien s'il l'a induite en erreur ou fraudée, la bonne réputation du Canada exige une réparation immédiate. D'autre part, le pays ne devrait pas être contraint d'accepter, en raison de bonne foi, une perte et une responsabilité considérables, à moins que cette raison soit bien établie. En conséquence, nous avons décidé de conduire un interrogatoire *viva voce.*

Audition des officiers du Grand-Tronc à Montréal.

Cette fois, M. Chamberlin a eu toute l'occasion voulue d'exposer tous les motifs pour lesquels il faudrait, en justice, dégager le Grand-Tronc de ses obligations. Ce point n'a pas été établi. Encore moins le point de " répudiation des obligations légitimes ".

A l'annexe " B " du présent rapport, nous avons réimprimé *in extenso* le témoignage de M. Chamberlin. En ce qui concerne le Transcontinental-National, on a soulevé deux nouveaux points: (1) Que l'obligation statutaire de transporter le trafic océanique en provenance et à destination de l'Ouest par voie des ports canadiens, plutôt que par voie de Portland, est préjudiciable au Grand-Tronc, et, (2) que le retard apporté dans l'achèvement de la partie ouest du Transcontinental, et que le manque de raccordements *via* North-Bay a fait perdre au Grand-Tronc un trafic précieux qu'il aurait pu obtenir dans les années de trafic considérable antérieures à 1914. La réponse à (1) est que la compagnie a accepté l'obligation lors de l'adoption de sa loi, et qu'elle n'a jamais jusqu'ici demandé à en être dégagée. Quant à (2), il n'y a pas lieu de soutenir que le Gouvernement a assumé, envers la compagnie, une obligation qu'il n'a pas remplie. En vérité, il y avait, dans la loi du Transcontinental-National de 1904, une disposition portant que le Gouvernement devrait construire le chemin de fer de manière à achever autant que possible, en même temps, la section entre Winnipeg et Québec et celle qui relie Québec et Moncton. Néanmoins, cette obligation était une obligation publique statutaire, et elle ne confère aucun droit contractuel à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il se peut bien que, sous ce rapport et à d'autres égards le Grand-Tronc ait manqué de faire insérer dans son contrat intervenu avec le Gouvernement les stipulations que la prudence aurait recommandées.

Cas du Grand-Tronc-Pacifique.

Pour ce qui regarde le Grand-Tronc proprement dit, M. Chamberlin a appuyé son point sur les motifs suivants: (1) Que le Gouvernement s'était en effet associé au Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il avait, dans la suite, au moyen de subventions et de garanties, permis à un rival (le *Canadian-Northern*) de naître; et que, vu sa qualité d'associé du Grand-Tronc-Pacifique, cette action de la part du Gouvernement équivalait à une mauvaise foi. (2) Que la construction simultanée du *Canadian-Northern* dans le même territoire a grandement augmenté la difficulté d'obtenir de la main-d'œuvre, doublé ses prix et prolongé la période de construction; (3) Qu'un nouveau droit sur les rails d'acier a été imposé après l'adoption de la loi du Grand-Tronc-Pacifique, et que cette taxe a accru de $5,000,000 les frais de construction. M. Chamberlin a réitéré sa forte croyance que ses prédécesseurs n'auraient jamais entrepris le projet, s'ils avaient su qu'ils seraient exposés à la concurrence du *Canadian-Northern.*

Pour ce qui concerne (1), nous ne pouvons un seul instant accepter les arguments de M. Chamberlin. Le Gouvernement était et est un gouvernement, et non pas un simple associé privé; et il a conservé, et il conserve toutes les attributions d'un gouvernement, y compris le pouvoir d'octroyer une charte à de nouveaux chemins de fer. Nous ne pouvons supposer que l'administration du Grand-Tronc ignorait cela lorsqu'elle a fait adopter la loi constitutive de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En constatant, de plus, que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien avait obtenu une protection statutaire spéciale contre certaine concurrence, nous pouvons difficilement croire que l'administration du Grand-Tronc n'ait pas prêté attention à ce sujet. Nous ignorons si elle a demandé une semblable protection et si elle n'a pu l'obtenir, ou bien si elle a décidé qu'il était inutile de faire cette demande. Toutefois, le point n'est pas important. Il est évident que le Gouvernement avait parfaitement droit de faire ce qu'il a fait. (2) Il est certain que c'était un fait désavantageux pour le Grand-Tronc-Pacifique; néanmoins, la compagnie a couru ce risque, comme elle a couru d'autres risques commerciaux, lors de l'organisation de sa compagnie. (3) Sur ce point, il est encore manifeste d'après la correspondance échangée entre la compagnie et le premier ministre d'alors, à l'automne de 1905, que le Gouvernement n'a, d'aucune façon, manqué de foi envers la compagnie. Le dépôt du projet de loi tendant à imposer le droit a eu lieu trois mois avant la signature du contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie. Par conséquent, la compagnie devait connaître l'intention du Gouvernement, et elle doit être censée avoir passé son contrat sans stipulation d'exemption, avec l'entière connaissance de cette intention. D'après la correspondance, le premier ministre croyait qu'on avait plus d'une fois discuté la question d'un droit sur les rails, lors de l'introduction du projet; pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique, M. Hays croyait que cette question n'avait jamais été débattue.

Les conclusions de la Commission.

Notre enquête nous a entièrement convaincus que l'administration du Grand-Tronc était alors satisfaisante de l'arrangement conclu; qu'elle a, de propos délibéré,

couru ses risques commerciaux et qu'elle a exercé l'entreprise. Les témoignages ne renferment absolument rien qui justifie l'accusation de manque de justice ou de bonne foi de la part du Grand-Tronc, dans ses négociations avec la compagnie. Nous n'hésitons pas à affirmer que les promoteurs ou les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas d'appui légal ni moral pour fonder leur réclamation à l'effet que le pays devrait rembourser le placement erroné fait par le Grand-Tronc dans le Grand-Tronc-Pacifique. Il faut considérer toute aide accordée à cette dernière compagnie, non comme une question d'obligation, mais comme une libéralité spontanée.

La question est, en réalité, laissée dans cet état par les officiers du Grand-Tronc eux-mêmes. Voici le compte rendu des témoignages (page 176):

"Sir HENRY DRAYTON: En réalité, la chose ne se résume-t-elle pas à ceci, que les faits énoncés dans votre lettre signifient que, à votre avis, pour protéger les finances du Grand-Tronc et, comme corollaire, pour protéger les finances du pays, le Gouvernement devrait dégager le Grand-Tronc en ce qui concerne son placement; n'est-ce pas là toute l'affaire?

"M. CHAMBERLIN: C'est toute l'affaire.

"Sir HENRY DRAYTON: Il n'y a rien autre chose?

"M. CHAMBERLIN: Rien autre chose."

La compagnie-mère du Grand-Tronc.

Nous en venons à la situation de la compagnie-mère du Grand-Tronc. La proposition du président porte qu'après avoir été autorisé à se laver les mains de son aventure du Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc réintègre son ancienne situation de chemin de fer local dans l'Est du Canada. Nous ne pouvons penser que ce soit dans l'intérêt du pays. Nous ne pouvons accepter l'opinion du président, qu'à ces conditions la compagnie serait "en mesure de satisfaire aux demandes toujours croissantes des corporations publiques." Nous ne sommes pas d'avis que "le crédit de la compagnie du Grand-Tronc," affaibli comme il doit l'être par suite de l'insuccès du Grand-Tronc-Pacifique, pourrait "être maintenu de manière à rendre possible le prélèvement du nouveau capital nécessaire." L'administration financière du Grand-Tronc n'est pas de nature à inspirer confiance. Quelques semaines après la lettre du président, reconnaissant l'impossibilité pour la compagnie de rencontrer ses obligations du Grand-Tronc-Pacifique—au moyen de billets à courte échéance, émis pour faire des avances à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, que ces compagnies ne pourront évidemment pas rencontrer à échéance, en souffrance jusqu'à concurrence de $25,000,000—la compagnie du Grand-Tronc a payé $2,500,000 en dividendes. De plus, sous la rubrique "dépenses à même le capital", les comptes de la même année 1915 renferment l'inscription suivante:—

"Escompte et commission:

	£	s.	d.
Sur la vente de billets de 3 ans à 5 pour 100........	22,438	5	3
Sur la vente de billets à 5 ans à 5½ pour 100......	104,371	11	7
	126,809	16	10
	(Disons $608,604		

Dépenses d'entretien du Grand-Tronc.

En outre, le chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas été et n'est pas suffisamment entretenu. On n'a pas établi de fonds de dégradation pour l'équipement. D'après sa déposition, M. Chamberlin est d'avis qu'il faudrait tous les ans porter au compte de cette rubrique 5 pour 100 du coût de l'équipement. Il déclare:

> "Prenez les locomotives et les wagons; ils sont hors de service ou démodés après vingt ans."

D'après son témoignage, cet item exigerait une somme annuelle de $2,750,000.

Il énonce, en outre:

> "Si nous avions actuellement $25,000,000, cela nous mettrait en belle posture."

Le vice-président préposé à l'exploitation, M. Kelley, est directement responsable de l'équipement. On lui a soumis la déposition de M. Chamberlin, et il l'a corroborée. Il nous a depuis soumis un rapport complet sur la question des dépenses différées "Dépenses différées" signifie, en bon anglais, des dépenses qui n'ont pas été faites, mais qu'il faudrait faire suivant l'opinion des préposés au service de l'entretien de l'équipement.

Nous donnons ci-dessous, sous forme de tableau, le résumé de M. Kelley; nous ne pensons pas cependant qu'il soit nécesaire de reproduire tous les tableaux à l'appui.

RESEAU DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC—RESUME DES DEPENSES DIFFEREES.

Equipement de reconstruction et consolidation des wagons à marchandises		$ 8,943,971 14
Equipement des wagons à marchandises et à voyageurs avec des appareils de sûreté:		
Première estimation	$850,722 50	
Dépenses déjà faite	392,220 89	
Solde à dépenser		$ 458,501 61
Première estimation	$ 17,828 00	
Dépense déjà faite	553 68	
Solde à dépenser		$ 17,274 32
Renouvellements différés dans l'entretien du service de la voie:		
Au Canada	$ 6,182,672	
Aux Etats-Unis	5,578,926	
		$11,761,598 00
Total		$21,181,345 07

MONTRÉAL, 5 mars 1917.

Pour le seul item "rails," la "dépense en espèce nécessaire pour rétablir les conditions normales" est fixée à $5,312,142. Le coût du rétablissement du ballast dans les conditions normales est fixé à $2,434,000.

En ce qui concerne les renouvellements différés au Canada s'élevant à plus de $6,000,000, il semble qu'ils se sont accumulés durant onze années, 1906-16. Durant cette période, malgré les exigences de la propriété et les réclamations de la sûreté publique, $36,000,000 ont été versés en dividendes.

Dépenses nécessaires à faire à même le capital du Grand-Tronc.

Les $21,000,000 dont il est question plus haut représentent la somme qu'aux dires des officiers responsables de la compagnie il faut pour rendre à l'entreprise actuelle son état normal. Ceci est une charge sur le revenu. Le matériel actuel ne saurait répondre aux exigences du trafic actuel; il importe de faire de grandes améliorations et de trouver à cet effet du nouveau capital. Les calculs approximatifs qu'on nous a soumis des dépenses urgentes à faire à même le capital sont les suivantes:

Pour le matériel roulant, les ateliers et la machinerie	$26,150,000
Pour le système automatique de blocs (voie principale au Canada seulement)	3,533,000
Pour l'installation d'un concasseur servant à broyer la pierre à ballast	467,500
Total	$30,150,500

Si nous réunissons en un seul tout les dépenses imputables sur le revenu et celles à faire à même le capital, nous constatons que le chemin de fer du Grand-Tronc, de l'avis de ses propres officiers, a besoin de plus de $51,000,000 pour le mettre en état de faire face à ses affaires d'aujourd'hui. A cause de l'état actuel des choses, nous n'avons pas lieu de nous attendre à ce que cette somme nécessaire soit trouvée.

Répercussion sur les affaires du Canada.

Le fonctionnement défectueux des chemins de fer a une terrible répercussion sur les affaires du pays. Ceci est remarquable surtout à une époque de tension, soit que cette tension provienne de la congestion du trafic ou qu'elle soit le résultat du mauvais temps. Le mois de février dernier peut servir d'exemple. Le trafic fut très considérable; les embargos firent loi et non exception; les conditions climatériques furent pires que jamais, même en hiver. Au mois de février 1916, 318,532 wagons ont circulé sur les voies du Grand-Tronc dans son district d'Ontario seulement. Au mois de février dernier, ce nombre était réduit à 195,120 wagons. En février 1916, dans son district de l'est, la compagnie a fait circuler 210,914 wagons, et en février de cette année seulement 109,567 wagons. Cette diminution s'est produite à une époque où les demandes de provisions de bouche, de munitions de guerre et d'autres articles à l'usage des armées alliées pleuvaient sur le pays. Cette situation réclame fortement et instamment un remède immédiat.

En toute justice pour le Grand-Tronc, on doit faire remarquer que la congestion cause inévitablement une diminution dans le volume du trafic. Il faut à tout risque faire rendre à destination les wagons qu'on demande avec instance pour le transport des nécessités de la vie telles que le charbon, les denrées périssables, le bétail et, actuellement, les munitions. Ceci augmente beaucoup le travail d'aiguillage et le travail dans les parcs. Accorder une préférence au transport d'une classe de marchandises en particulier retarde toujours le mouvement général du trafic et ajoute ainsi à la congestion.

Le Pacifique-Canadien possède un service magnifique; cependant, son trafic a diminué dans l'Est du Canada. Ses deux districts qu'on peut le mieux comparer avec ceux du Grand-Tronc, dans l'est et dans l'Ontario, sont ses districts d'Ontario et du Québec. En février 1916, 92,255 wagons du Pacifique-Canadien ont circulé dans son district d'Ontario, contre 80,414 wagons seulement en 1917. En février 1916, dans le

district de Québec, 130,045 wagons ont circulé contre 96,464 wagons seulement en 1917. Le pour-cent de la diminution est, pour le Grand-Tronc, dans son district d'Ontario de 39.37 pour 100, et pour le Pacifique-Canadien, dans son district d'Ontario, de 15.58 pour 100. Pour le Grand-Tronc, dans sa division de l'Est, et pour le Pacifique-Canadien, dans son district de Québec, les diminutions du pour-cent ont été de 48.5 et de 25.82 pour 100 respectivement.

A une page subséquente de ce rapport et à propos d'une autre question, nous traitons du fait que l'Intercolonial n'a pas, à Montréal, de terminus qui lui appartiennent mais qu'il se sert de ceux du Grand-Tronc. La congestion qui s'est fait sentir en février était plutôt une congestion de terminus qu'une congestion causée par la pénurie de voies ferrées, et les affaires de l'Intercolonial, en dehors de Montréal, ont été directement diminuées par la congestion aux terminus du Grand-Tronc. En février 1916, le mouvement hors de Montréal, dans la première division, sur l'Intercolonial, a été de 25,446 wagons, et pour le même mois, en 1917, de 15,628 wagons, soit un pour-cent de diminution de 38.58. Toutefois, le réseau de wagons de l'Intercolonial, pris dans son entier, a eu, en février 1917, 51,311 wagons en circulation contre 66,510 wagons en février 1916, ce qui veut dire une diminution de seulement 22.85 pour 100 alors que le Grand-Tronc, sur tout son réseau, a eu, en février 1916, 652,358 wagons en circulation contre 402,133 wagons durant la période correspondante en 1917, ce qui signifie une diminution de 38.35 pour 100.

Recommandation des commissaires.

Le bureau des directeurs de la compagnie du Grand-Tronc est à 3,000 milles de distance. Nous refusons de croire que l'état de choses découvert par notre enquête aurait pu se produire si le bureau avait eu son siège au pays. Nous sommes forcés de conclure que c'est au Canada que devraient être les administrateurs d'une importante compagnie canadienne. Mais on ne pourra jamais obtenir cela tant que le chemin de fer du Grand-Tronc sera entre les mains d'actionnaires résidant en Angleterre. Par conséquent, nous sommes arrivés à la conclusion que la direction non seulement de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique mais aussi de la compagnie du Grand-Tronc du Canada, devrait passer aux mains du peuple canadien. Nous recommandons qu'on informe le président de la compagnie du Grand-Tronc que c'est à cette seule condition que le Gouvernement consentirait à dégager sa compagnie des obligations qu'elle a contractées vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique. Un peu plus loin dans ce rapport, nous revenons à ces deux compagnies afin d'appuyer nos recommandations concernant leur propriété et leurs administrations à l'avenir, et aussi les termes de l'offre à faire aux actionnaires du Grand-Tronc.

PART III.

LE RÉSEAU DU CANADIAN-NORTHERN.

Le réseau connu maintenant sous le nom du *Canadian-Northern* a commencé par l'acquisition qu'ont fait, en 1896, MM. Mackenzie et Mann, d'une charte qui avait été octroyée, en 1889, par la province du Manitoba, à la *Lake Manitoba Railway and Canal Company,* La charte comportait la construction d'une ligne de 123 milles de longueur, reliant Gladstone sur le Pacifique-Canadien, à Winnipegosis. On commença rapidement cette construction et la voie fut livrée au trafic au mois de janvier 1897. La même année, 1897, MM. Mackenzie et Mann commencèrent la construction d'une voie ferrée de Winnipeg à Port-Arthur; l'exploitation marchait sous le nom de *Manitoba and South-Eastern.* Peu de temps après cela, ils construisirent également le *Winnipeg and Great-Northern.*

A ces trois compagnies réunies ou concéda 4,000,000 d'acres de terrains, et leurs obligations furent abondamment garanties par la province du Manitoba.

En 1899, la *Lake Manitoba Railway and Canal Company* ainsi que la *Winnipeg and Great-Northern Company* ont été fusionnées sous le nom de *Canadian-Northern Railway Company.*

Subséquemment, par affermage, par absorptions et par de nouvelles constructions le réseau du *Canadian-Northern* augmenta rapidement dans les deux directions, vers l'est et vers l'ouest. Comme réseau, il n'a jamais été et n'est pas encore aujourd'hui constitué en corporation. Les porteurs d'actions le maintiennent. Toutes les actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* étaient détenues par MM. Mackenzie et Mann. Dans le cas des compagnies affiliées, les actions étaient détenues parfois par une compagnie-sœur et parfois par MM. Mackenzie et Mann, en leurs propre noms.

Durant la construction du *Canadian-Northern,* la compagnie dépendait directement ou indirectement, de l'aide du public. Au cours des vingt années qui ont suivi 1896, le développement a passé par quatre étapes distinctes, bien que, au point de vue chronologique, ces étapes soient éloignées considérablement l'une de l'autre. D'abord, la compagnie a compté sur les garanties de la province. Comme elle grandissait et devenait plus ambitieuse, elle a demandé et obtenu l'aide du gouvernement fédéral. Ceci était la seconde étape. A la troisième, comme la compagnie était mieux connue, elle préleva de fortes sommes en émettant des débentures-actions sur son revenu convertible; tout cela, sur son propre crédit. A nulle époque, autant que nous avons pu le vérifier, on n'a obtenu des fonds en espèces provenant de la vente des actions ordinaires, soit de la compagnie-sœur, ou des compagnies constituantes ou subsidiaires. Sauf l'émission, en France, de $4,000,000, en décembre 1911, pratiquement tous les deniers que le *Canadian-Northern* a obtenus, au moyen de souscriptions publiques, il les a eus à Londres.

La position du "Canadian-Northern" en 1914.

En 1914, c'est-à-dire à la quatrième et dernière étape, avec de lourds paiements d'intérêt à faire et des contrats considérables de construction encore en marche, la compagnie constata que ses propres ressources étaient insuffisantes. Elle rapporta qu'il lui fallait $100,000,000 pour terminer son réseau et en faire l'équipement; qu'elle pouvait prélever $58,000,000 de son propre chef; qu'elle en appelait au Gouvernement pour le reste.

Là-dessus, le Gouvernement garantit une émission de $45,000,000 de débentures-actions sur première hypothèque, à 4 pour 100. De cette émission, $14,600,000 ont été vendues à Londres à 91½, en juillet 1914; et $2,433,333 à 91, en février 1915. Le Gouvernement fédéral a touché $12,500,000 comme garantie d'un prêt en espèces de $10,000,000. Le reste (sauf $133,333 non émises) a été déposé à titre de garantie sur prêts obtenus à New-York. Les recettes totales en espèces provenant de ces ventes et de ces nantissements ont été de $36,759,265. Comme cette somme était insuffisante, au mois de mai 1916, le *Canadian-Norhern* a obtenu du Gouvernement un autre prêt de $15,000,000 au taux de 6 pour 100, payable à demande, et qu'on devait employer soit à la construction soit à rencontrer le paiement des intérêts. De plus, au mois de septembre 1915, le Gouvernement a prêté à la compagnie les deniers nécessaires pour payer l'intérêt dû soit au Gouvernement, soit au public, sur la valeur de $45,000,000 de débentures. Et, jusqu'à date, $1,756,000 ont été avancées dans ce but.

On remarquera que c'est quelques mois avant la guerre que le premier appel a été fait au Gouvernement. Il n'y a pas de doute que la tension des marchés monétaires du monde entier à cette époque suscitait à la compagnie des difficultés beaucoup plus grandes qu'en aucun autre temps pour vendre ses valeurs. Mais ceci n'est pas tout. Il y avait un autre embarras que la compagnie elle-même s'était créée. Elle avait voulu aller trop vite en besogne et avait entrepris la réalisation de plusieurs projets dispendieux qui, dès le commencement, n'étaient pas réalisables. Le *Canadian-Northern-Pacific,* le *Canadian-Northern-Ontario* et le *Montreal-Terminal* ont entraîné spécialement de très graves compromissions. Et le réseau des Prairies, qui se subvenait à lui-même et rendait des bénéfices, n'était pas suffisamment exploité pour supporter un tel poids.

La guerre est ensuite venue aggraver la situation. Dès le début, les hostilités ont paralysé les affaires du pays et pratiquement fermé, pour un temps indéfini, les marchés du monde aux émissions de valeurs de tout repos autres que les prêts du Gouvernement. Quand, de bonne heure en 1914, la compagnie s'est adressée au Gouvernement, elle comptait vendre pour $42,000,000 ses $45,000,000 de débentures garanties. De fait, elle n'en a retiré en espèces que $36,759,265. Elle pensait que d'autres valeurs qu'elle avait à vendre rapporteraient $58,000,000; mais un grand nombre de ces valeurs n'ont pu être placées. Actuellement, la compagnie vit au jour le jour et emprunte nominalement du Gouvernement pour payer l'intérêt sur les prêts que le Gouvernement lui a faits.

Rapport annuel du "Canadian-Northern" pour 1916.

Le rapport de la compagnie à ses actionnaires pour l'exercice clos le 30 juin 1916, semble démontrer qu'après avoir payé les frais d'exploitation et les dépenses fixes, la compagnie n'a eu un déficit que de $248,127 seulement. Mais ce rapport ne mentionne

pas le fait que plus de $5,400,000 ont été payé pour intérêt et portées au débit du compte sur le capital comme partie du coût de construction d'un réseau qui était moins que terminé.

D'après une estimation que la compagnie nous a soumise, les dépenses fixes de l'année qui se terminera le 30 juin 1917 seront de $16,539,638. Là-dessus, en vertu de certains traités, les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ont convenu de payer $4,514,507. Il faudra donc que la compagnie trouve à même son revenu environ $2,500,000 de plus qu'il lui sera possible de réaliser cette année. Un revenu de $2,500,000 nettes impliquent une augmentation brute d'au moins $9,000,000. La compagnie elle-même ne s'attend guère à ce que son augmentation brute atteigne plus de $7,000,000.

Les traités précités ayant trait au paiement de l'intérêt couvrent seulement une période de deux ou trois ans respectivement. Au 30 juin 1920, les contributions du Gouvernement seront réduites à $626,000 et l'année suivante elles auront cessé complètement. La compagnie estime que pour l'année finissant le 30 juin 1921 ses dépenses fixes se chiffreront à $18,000,000. Et elle devra supporter seule ce fardeau. Pour le supporter elle aurait besoin (en supposant les frais d'exploitation au prorata très modéré de 70 pour 100) d'un revenu brut de $61,000,000.[1] Nous ne pouvons pas prendre sur nous de dire qu'elle atteindra un tel résultat.

Calculs approximatifs du "Canadian-Northern" en 1914.

Sans vouloir jeter le moindre discrédit sur la compagnie *Canadian-Northern,* nous croyons que ceux qui sont responsables de son administration ont été et continuent d'être trop confiants dans ses possibilités. En 1914, lorsque la compagnie demandait au Gouvernement fédéral la garantie des $45,000,000 de débentures pour terminer l'entreprise, elle a soumis un état approximatif pour les trois années, de 1916 à 1918, état fourni par M. Hanna, vice-président de la compagnie, sur ce qu'elle nommait " la vraie base conservatrice de l'augmentation du pour-cent durant les cinq dernières années." La compagnie ajoutait que "puisqu'on avait discontinué le trafic sur une partie du parcours et qu'on l'avait réduit à une traction locale de peu de distance, de l'exploitation comme ligne principale unie devrait résulter un revenu beaucoup plus considérable par mille."

[1] Ceci comprend l'intérêt au montant de $2,250,000 sur le nouveau capital que la compagnie croit qu'il lui sera nécessaire de dépenser dans les cinq ans. Nous sommes d'avis que ce calcul n'est pas juste. S'il en est ainsi, les dépenses fixes seront augmentées en proportion.

Nous reproduisons ci-après ces calculs approximatifs:—

—	Pour l'année close le 30 juin.		
	1916.	1917.	1918.
	$	$	$
Recettes brutes	54,000,000	61,000,000	67,000,000
Frais d'exploitation	38,880,009	43,300,000	46,900,000
Recettes nettes	15,120,000	17,700,000	20,100,000
Dépenses fixes, y compris l'intérêt sur les valeurs actuellement demandées	12,607,115	14,019,615	14,807,115
Surplus	2,512,885	3,680,385	5,292,885
Moins intérêt de 5 pour 100 sur débentures actions sur le revenu	1,250,000	1,250,000	1,250,000
	1,262,885	2,430,385	4,042,885

Cette feuille de budget démontre qu'après paiement de $1,250,000 par année sur les débentures-actions, à 5 pour 100, imputables sur le revenu, il restait une marge de $1,-262,000 en 1916.

Le calcul probable était:

Recettes brutes	$54,000,000
" nettes	15,120,000

Les faits ont été les suivants:

Recettes brutes	$35,476,000
" nettes	9,373,000

Et la récolte a été magnifique, et il est admis que la guerre a augmenté le trafic au lieu de le diminuer. Un autre fait est celui-ci: Pour l'année close le 30 juin 1916, après avoir réglé l'intérêt au montant de $1,250,000 sur les $25,000,000 de débentures-actions sur le revenu, et après avoir porté au débit du capital l'intérêt au montant de $5,445,389 (moins les $878,166 payées par le gouvernement en vertu de sa garantie) concernant 'les lignes en voie de construction'. la compagnie était encore à court de $248,000 sur la somme à verser pour le paiement de la dette garantie par les obligations.

Nous convenons que des circonstances impossibles à prévoir au printemps de 1914 ont surgi pour renverser les calculs d'alors. L'argent n'entrait pas immédiatement. Le plein montant qu'on avait jugé nécessaire ne fut pas obtenu, et les conditions furent plus onéreuses. Les prix ont monté. La main-d'œuvre s'est faite rare et dispendieuse. Les émigrés qu'on attendait ne sont pas venus. La compagnie a vendu ses paquebots transatlantiques. Le réseau, même aujourd'hui, n'est pas ce qu'il était dans l'esprit des directeurs de la compagnie quand le budjet approximatif a été dressé.

Mais en faisant toutes les concessions possibles, nous croyons que les auteurs des estimations de 1914, sur lesquelles le Parlement s'est guidé pour agir, ont assumé une très grave responsabilité.

CALCULS APPROXIMATIFS DU "CANADIAN-NORTHERN" EN 1917.

Au mois de janvier dernier la compagnie nous a soumis un budget approximatif pour les cinq ans, 1917-21. Ce budget se lit comme suit:

—	Année close le 30 juin 1917.	Année close le 30 juin 1918.	Année close le 30 juin 1919.	Année close le 30 juin 1920.	Année close le 30 juin 1921.
	$	$	$	$	$
Recettes brutes	42,590,000	48,185,000	55,410,000	62,300,000	68,460,000
Frais d'exploitation	31,090,000	34,790,000	39,895,000	44,200,000	47,920,000
	11,500,000	13,395,000	15,515,000	18,100,000	20,540,000

L'estimation que la compagnie a soumise au Parlement pour l'année à finir le 30 juin 1917 était:

Brutes $61,000,000
Nettes 17,700,000

L'estimation vérifiée que la compagnie nous soumet maintenant est:

Brutes $42,590,000
Nettes 11,500,000

L'estimation que la compagnie a soumise au Parlement pour l'année à finir le 30 juin 1918 était:

Brutes $67,000,000
Nettes 20,100,000

L'estimation vérifiée que la compagnie nous soumet maintenant est:

Brutes $48,185,000
Nettes 13,395,000

Nous sommes d'avis que la nouvelle estimation que la compagnie a faite à notre intention, bien qu'elle soit plus conservatrice que la précédente est encore un leurre. Nous n'avons aucune raison de croire que le trafic augmentera au taux qu'on l'indique. Prétendre à une augmentation annuelle d'environ 11 pour 100 sur l'année précédente, alors qu'en même temps la proportion des frais d'exportation baisserait de 73 à 70 pour 100, c'est encore une fois vouloir se faire illusion.

COMPARAISON AVEC LE PACIFIQUE-CANADIEN.

Nous croyons qu'il est intéressant de produire ici un tableau des faits qui se sont produits durant les onze dernières années dans l'histoire du Pacifique-Canadien. Le

tableau montre, pour chaque année, les recettes brutes et nettes, au mille, de même que le pourcentage du prorata des frais d'exploitation.

—	*Recettes brutes.	Recettes nettes.	Prorata des frais d'exploitation.
	$	$	
1906	7,026	2,617	62·7
1907	7,890	2,765	64·9
1908	7,573	2,312	69·4
1909	7,726	2,324	69·9
1910	9,425	3,358	64·4
1911	10,072	3,548	64·8
1912	11,453	3,614	64·9
1913	12,263	4,068	66·8
1914	10,977	3,587	67·3
1915	7,993	2,714	66·0
1916	10,024	3,810	67·0

On constatera que les recettes brutes du Pacifique-Canadien n'augmentent pas du tout d'une manière constante. Il est indiscutable que la baisse des trois dernières années est attribuable, en partie du moins, à la nouvelle concurrence du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique. De même le progrès du *Canadian-Northern* devra toutefois subir la concurrence du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. On voit de plus, d'après le tableau, que l'augmentation des recettes nettes est très problématique. En face de l'augmentation constante du prorata des frais d'exploitation, pendant nombre d'années sur tout le continent américain, en vue de la hausse considérable du coût des matériaux, spécialement de la houille et des rails en acier, et des demandes persistantes de gages plus élevés, nous ne pouvons pas prendre sur nous de dire que le prorata des frais d'exploitation du *Canadian-Northern* baissera d'une manière appréciable chaque année à venir.

EXIGENCES FUTURES DU CANADIAN-NORTHERN.

Dans le budget approximatif que le *Canadian-Northern* nous a soumis, on a fait de plus, le calcul de ce que la compagnie devra dépenser dans le cours des cinq années à venir. Il lui faudra, à son dire, débourser $12,500,000 de nouveau capital pour faire des ajoutages et des améliorations, et $25,000,000 pour un nouvel équipement. Nous considérons que ces calculs sont absolument disproportionnés surtout si on les rapproche de l'item: augmentation de 90 pour 100 des recettes brutes.

La compagnie a reconnu que son équipement ne suffit pas pour faire face à son commerce actuel. Ce matériel est inscrit à $59,000,000 dans les livres de la compagnie. Si le commerce augmentait de 90 pour 100, il semblerait qu'elle aurait besoin de dépenser non pas $25,000,000, mais plus de $50,000,000 en nouveau matériel pour y faire face. Citons encore les chiffres du Pacifique-Canadien. Cette compagnie a sept wagons à marchandises par mille de voie. Le *Canadian-Northern* en a trois. Nous pensons qu'il va en avoir besoin de cinq; et ceci implique une augmentation de 20,000 wagons au matériel actuel. Cette augmentation du matériel signifierait, même si les prix

baissaient au niveau courant de l'année dernière, un déboursé supplémentaire d'environ $30,000,000. Et la même chose est vraie en ce qui concerne les locomotives. On ne peut non plus favoriser l'estimation de $12,500,000 pour des augmentations et des améliorations répandues dans tout le réseau d'un chemin de fer de 10,000 milles pendant cinq ans, plus particulièrement dans le cas d'un réseau qui ne fait que sortir de la période de construction. Elle s'établit à $250 par mille par année. Il est impossible qu'on puisse faire face d'une manière suffisante aux besoins d'une propriété qui s'accroît rapidement, à un tel chiffre.

Nous pensons que $40,000,000 pour le matériel, et peut-être $30,000,000 en augmentations et en améliorations au matériel, seraient un calcul modéré des besoins du réseau dans les cinq années prochaines, en supposant que le *Canadian-Northern* demeure séparé et indépendant.

Nous résumons la situation du *Canadian-Northern* comme suit: La compagnie ne peut actuellement et elle ne pourra pas avant quelques années répondre à ses charges fixes. Nous ne doutons pas qu'elle va augmenter ses recettes nettes au cours des années futures. Mais l'augmentation dans les recettes nettes va être absorbée complètement pendant quelques années à venir, par l'intérêt sur du capital nouveau qu'il faut placer, si on veut que le réseau donne un service efficace. La compagnie n'a pas, à l'heure actuelle, et en tant que nous pouvons voir n'aura pas dans un avenir rapproché le crédit qui lui permettrait de prélever les capitaux nécessaires.

Comme nous l'avons déjà démontré, les placements publics, directs et indirects dans le réseau du *Canadian-Northern* s'élèvent à $298,000,000. Nous ne suggérons pas au public de placer d'autres fonds dans ce réseau, tel qu'il est constitué à présent.

Valeur de l'entreprise du "Canadian-Northern."

1. PLACEMENTS EN ESPÈCES.

Le bilan du 30 juin 1916, fixe à $494,112,489,34 le placement en immeubles du réseau du chemin de fer *Canadian-Northern*. On a positivement calculé ce chiffre de manière à comprendre $100,000,000 de capital actions. Comme nous l'avons déjà dit ces actions ont été émises sans aucune valeur en espèces. Nous nous sommes efforcés d'établir le coût vrai du réseau. D'après les rapports officiels de la compagnie et des états spéciaux qui nous ont été fournis, nous avons établi que le plus fort placement en espèces qu'on aurait pu faire dans les immeubles aurait été de $383,302 451.33.

Les tableaux qui suivent que la compagnie a acceptés comme exacts montrent:

(i) La provenance des deniers ou du crédit.

(ii) L'emploi des deniers ou des item de débit.

(iii) Une liste des obligations des compagnies constitutives supposées.

i. PROVENANCE DES DENIERS OU DU CREDIT.

Espèces réalisées avec la vente des valeurs et avec les prêts subsidiaires (pp. 205-7 du dossier)			$302,713,872 69
Prêts du gouvernement fédéral de 1914 et de 1916			15,878,166 67
Subventions (ne comprenant pas les subventions des organisations précédentes (Q. 4)			28,000,222 50
Ventes de terres (Q. 4)			16,603,295 62
Ventes d'obligations et d'actions acquises (Q. 8)			618,606 45
Valeurs en fiducie d'équipement		$ 37,233,871 13	
Valeurs fiduciaires d'équipement	$ 39,836,458 20		
Valeurs émises	16,862,500 00		
Payé à même les recettes d'autres valeurs, p. 94		$ 22,973,958 20	
Montant net provenant des valeurs en fiducie d'équipement			14,259,912 93
Sommes dues sur la construction			16,666,957 26
Pièces justificatives et comptes vérifiés			11,161,443 88
Gages et appointements			1,832,708 23
Intérêt non payé arrivé à maturité sur les obligations			2,166,597 75
Intérêt acquis non encore payable			2,412,673 30
Taxes accrues			250,000 00
Compte du fonds d'assurance			616,847 53
Excédent du chemin de fer			2,776,711 03
Obligations supposées être acquises par les compagnies constitutives			20,215,746 03
			$436,173,761 87

ii. EMPLOI DES DENIERS OU DES ITEM DE DEBIT.

Espèces en main et dans les banques		$ 25,414,408 50
Matériaux et fournitures		3,368,924 82
Sommes dues par les compagnies et par les particuliers		7,276,429 01
Sommes dues par les agents		1,446,010 67
Paiements différés sur les terres		7,140,996 59
Assurance payée d'avance		682,906 11
Item de débit non réglés		246,545 00
Valeurs (compagnies des docks, des terrains et des parcs)		1,123,393 55
Fonds d'amortissement		248,750 66
Propriétés de têtes-de-ligne et placements divers		5,922,945 63
		$ 52,871,310 54
Totàl du montant disponible pour la voie et pour le matériel	$363,086,705 30	
Obligations supposées être payées en partie par les lignes achetées (voir la liste dans le tableau 3 qui suit)	20,215,746 03	
		383,302,451 33
		$436,173,761 87

iii. OBLIGATIONS INDIQUEES COMME ETANT EN SOUFFRANCE MAIS POUR LESQUELLES ON NE RAPPORTE AVOIR REÇU AUCUNE RECETTE—PAIEMENT SUPPOSE PAR LE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN COMME ETANT UNE PARTIE DE L'ACHAT.

Qu'A. L. L. & S. B. Co., 4 pour 100 débentures-actions à 4 pour 100, 1ère hypothèque	$ 5,051,462 90	
Moins ce qui est au trésor	31,781 80	
		$ 5,019,681 10
Central Ontario Railway, obligations à 4 pour 100 sur 1ère hypothèque		956,300 00
Bay of Quinté Railway, obligations à 5 pour 10 sur 1ère hypothèque		830,000 00
Gt. No. Railway of Canada, obligations à 4 pour 100 sur 1ère hypothèque		3,505,750 00
Quebec & Lake St. John Railway, actions-débentures à 4 pour 100 sur hypothèque		4,359,014 93
*Duluth, Rainy Lk. & W. Railway, obligations à 5 pour 100 sur 1ère hypothèque		2,000,000 00
Halifax & Southwestern, obligations à 3½ pour 100 sur 1ère hypothèque		4,447,000 00
*Minnesota & Manitoba Railway, obligations à 4 pour 100 sur 1ère hypothèque		349,000 00
Niagara St. C. & T. Railway, obligations à 5 pour 100 sur 1ère hypothèque		1,098,000 00
		$ 22,564,746 03
*Moins les obligations sur les lignes affermées non comprises dans la dette consolidée:		
Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway	$ 2,000,000 00	
Minnesota and Manitoba Railway	349,000 00	
		2,349,000 00
		$ 20,215,746 03

Nous retranchons de ce maximun total de $383,302,451 les item qui suivent, que la compagnie a compris dans le coût de la voie et du matériel, mais qui ne représentent pas le placement en immeubles:

1. Avances à des compagnies contrôlées dans le but de payer la dette pour intérêt subséquent à la construction et aux déficits d'exploitation qui ont été capitalisés lorsque le réseau a été assemblé, pas moins de	$10,000,000
2. Intérêt majoré pendant 1916 imputé sur la construction, pas moins de	3,000,000
Ce qui laisse pour placement dans la voie et dans le matériel et dans les valeurs des compagnies constitutives et subsidiaires . .	$370,302,451

Nous constatons alors que la somme de $370,000,000 est le coût le plus élevé possible du réseau du *Canadian-Northern* tel qu'il est actuellement. En d'autres termes, comme les témoins du *Canadian-Northern* l'ont admis franchement, les actions du *Canadian-Northern* ne représentent aucun placement en espèces.

2. BASE PHYSIQUE.

Mais le coût en espèces n'est pas tout. Nous avons décidé aussi d'établir la valeur approximative sur la base du coût du renouvellement de la propriété, telle qu'elle est aujourd'hui. Et nous nous fions à l'évaluation du professeur Swain pour cette fin. Cette évaluation est, dans son opinion, une estimation libérale des frais de renouveler aux prix d'avant-guerre de la main-d'œuvre et des matériaux, le réseau tel qu'il se trouve aujourd'hui. Elle comprend les immeubles appartenant à la compagnie à leur coût évalué, si on devait les acquérir ou les construire aujourd'hui. Et par conséquent, elle donne non seulement à la compagnie le bénéfice pour des terrains qu'elle possède de fait, en dépit même du fait qu'elle les a obtenus à titre de subvention; mais elle porte aussi au crédit de la compagnie la plus value des valeurs en terrain depuis la date de la première acquisition. Et ces deux item sont très considérables.

Les méthodes qu'emploie le professeur Swain pour en venir à ses résultats sont expliquées au long dans son rapport imprimé comme annexe à ce document. Il calcule que les frais totaux du renouvellement s'élèvent à $397,441,567. Il déduit de ces chiffres la somme de $40,031,889 pour la dégradation, ce qui établit les frais du renouvellement des immeubles dans leur état actuel à $357,409,678. Ce chiffre ne comprend cependant pas le matériel. M. Buchannan a inspecté le matériel et, d'après la base de son rapport quant aux quantités et à la condition. M. W. H. Chadbourn, I. C., ingénieur en chef de notre personnel d'évaluation a fait une évaluation. Il constate que les frais du renouvellement aux prix d'avant-guerre sont de $56,590,418 et la dégradation de $11,250,433, ce qui établit la valeur actuelle à $45,339,985. En additionnant les deux évaluations, nous avons $402,749,663 comme étant le coût raisonnable de renouvellement de tout le réseau du *Canadian-Northern* dans son état actuel. Puis les obligations en souffrance (obligations, débentures, billets, et les prêts des banques et autres) de la compagnie dépassent $400,000,000.

En calculant d'après cette base, il semble que les obligations sont pratiquement égales au coût du renouvellement du matériel. Mais le matériel n'appartient pas entièrement aux actionnaires du *Canadian-Northern*. Il y a des actions détenues par le petit nombre dans plusieurs des entreprises subsidiaires. Et l'intérêt du *Canadian-Northern* dans ces entreprises correspond seulement à la proportion du pourcentage de leur part respective des capitaux. Ceci implique une réduction de plus de $10,000,-000 dans l'estimation de l'actif appartenant aux actionnaires du *Canadian-Northern*.

Nous constatons alors que sur la base physique la valeur de la propriété du *Canadian-Northern* est bien moins élevée que le montant des obligations contre elle. D'après cela, on doit considérer que l'égalité des actionnaires n'existe pas.

3. COMPAGNIE EN ACTIVITÉ.

Une troisième base d'évaluation est la valeur des immeubles en vente en tant que compagnie active. Un acheteur ne considérerait pas non plus le coût oroginel ou le renouvellement comme étant d'une aussi grande importance. Le prix qu'il paierait serait basé sur la faculté de gagner, présente et en puissance. Sur cette base il étudierait jusqu'où le *Canadian-Northern* est incapable de couvrir ses charges fixes, dans combien de temps il atteindrait l'équilibre, combien de capital nouveau il faudrait dépenser, dans combien de temps il pourrait s'attendre à un dividende et à quel taux. En calculant d'après cette base, à la lumière des chiffres précités, il est évident qu'aucun acheteur n'offrirait pour cette propriété une somme s'élevant au total de ses obligations.

Conclusion en ce qui concerne le "Canadian-Northern."

Nous concluons donc que les actionnaires de la compagnie n'ont aucune égalité soit sous le rapport des espèces engagées dans l'entreprise, ou sous le rapport du renouvellement du matériel, ou sous le rapport de la valeur négociable de leurs biens en tant que compagnie active. Si alors le peuple du Canada a déjà constaté quelle est la plus grande partie du capital ou qu'il s'est rendu responsable de celui-ci; et s'il faut qu'il compense pendant les quelques années qui vont suivre les déficits considérables dans les recettes nettes, il semble qu'il s'ensuit logiquement que le peuple du Canada doive assumer le contrôle de la compagnie. Nous revenons dans la suite à la compagnie du *Canadian-Northern* afin d'exposer nos recommandations en ce qui a trait dans l'avenir et au sujet des conditions devant être offertes aux actionnaires présents.

PARTIE IV.

MÉTHODES POSSIBLES DE CONTRÔLE PUBLIC.

Nous suggérons que le peuple du Canada assume le contrôle des trois compagnies, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le *Canadian-Northern*. Nous avons donc à étudier maintenant comment ce contrôle devrait être exercé.

Exploitation par le gouvernement discutée et rejetée.

Nous avons instructions de considérer l'acquisition des chemins de fer canadiens par l'Etat, et la possibilité de leur coopération conjointement avec l'Intercolonial. Nous ne recommandons pas cette ligne de conduite. A notre sens il n'est pas de l'intérêt du Canada que l'exploitation de ces chemins de fer soit dans les mains du gouvernement. Nous ne connaissons pas de pays au monde où un état démocratique possède et exploite ses chemins de fer, dans lequel la politique n'a pas fait tort à l'administration des chemins de fer et les chemins de fer n'ont pas nui à la politique. Nous ne pensons pas que si l'Etat était propriétaire des voies ferrées canadiennes cela aurait pour effet de réduire les taux mais que ce serait plutôt le contraire. Le voiturier canadien paie maintenant en moyenne trois quarts de cent pour le transport d'une tonne de marchandises par mille. Le voiturier paie bien au delà de deux cents pour faire transporter ses produits par les chemins de fer de la Nouvelle-Galles du sud, le plus ancien et le plus important état australien, où les chemins de fer ont été entre les mains du gouvernement dès le début. Mais ne voyons pas la raison pour laquelle nous devrions nous étendre sur ces considérations d'ordre général. Il y a plusieurs raisons particulières aux conditions du Canada qui militent en faveur de ne pas donner à l'Etat la propriété et l'exploitation des chemins de fer.

La situation du Pacifique-Canadien.

Nous pensons que si l'Etat acquérait et entreprenait d'exploiter le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le *Canadian-Northern* qu'il serait moralement tenu de s'offrir à acheter aussi le Pacifique-Canadien. Cette compagnie est dans une forte situation financière; elle a un actif qui a une grande valeur actuelle et une valeur potentielle encore plus grande, dépassant de beaucoup ses obligations; ses $260,000,000 d'actions communes sont à une prime élevée et ont été bien plus élevées. Elle paie un dividende régulier de 10 pour 100; son achat serait dispendieux et elle ne demande pas à être achetée ou à être aidée d'aucune manière. La compagnie est reconnue comme étant progressive et elle donne un bon service public. De plus, elle a placé beaucoup d'argent dans les paquebots, l'irrigation, les projets d'exploitation de terres et de houille, et autres entreprises qui ne conviennent aucunement à l'administration par le gouvernement. Mais le chemin de fer du Pacifique-Canadien est exposé dans tout le territoire qu'il traverse à la concurrence d'un ou des autres réseaux. Aussi longtemps que cette concurrence lui est faite par d'autres organisations, ayant aussi à gagner l'intérêt sur les obligations et s'efforçant de gagner un dividende sur leurs actions, le Pacifique-Canadien n'a pas raison de se plaindre. Mais la concurrence avec les voies ferrées exploitées par le gouvernement est sur un pied entièrement différent. Il serait en tout temps possible pour le gouvernement d'adopter délibérément une politique d'abaissement des taux, dans une partie ou dans tout le territoire traversé, au-dessous d'une base commerciale et de suppléer au déficit par des taxes générales. On pourrait répondre qu'une telle politique serait justifiable pour le motif que la prospérité générale et l'exploitation du pays seraient par là avancées. Mais bien qu'on puisse concevoir qu'il serait convenable de taxer le public afin de développer le pays, en fait ce ne serait pas le public en général mais seulement une partie

de celui-ci qui en bénéficierait, il ne serait pas juste d'imposer une taxe spéciale aux actionnaires du Pacifique-Canadien dans ce but. Et cependant il est évident que cela se produirait réellement. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien serait absolument forcé de suivre toute réduction de taux faite par les chemins de fer du gouvernement, sous peine de perdre complètement son commerce.

Autres raisons militant contre l'exploitation par l'Etat.

On trouve un autre fort argument contre l'exploitation par l'Etat dans le fait que les trois grandes compagnies canadiennes possèdent, afferment ou régissent entre elles pas moins de 7,000 milles de chemins de fer dans les Etats-Unis. Et au moins quelques-unes de ces lignes sont des compléments économiques nécessaires des réseaux du Canada. Il est clairement impossible que le gouvernement fédéral soit soumis non seulement à l'autorité régulatrice de la *Interstate Commerce Commission* et des diverses *State-Railway-Commissions* des Etats-Unis, mais aussi aux règlements de police de tous les états dans lesquels ces lignes entrent. On pourrait sans nul doute surmonter la difficulté d'une manière technique en conférant la propriété légale à des fonctionnaires de l'Etat, en leurs propres noms, en qualité de fiduciaires. Mais le fait pratique subsisterait. Ce serait de fait le gouvernement canadien à qui la *Interstate* et les *State Commissions* des Etats-Unis commanderaient de modifier ses taux, et ce seraient les fonctionnaires du gouvernement canadien qui seraient requis par les tribunaux des Etats-Unis d'expliquer leurs actions et de justifier leur conduite. Nous ne pouvons croire qu'une telle situation amènerait l'harmonie internationale.

Il reste encore une considération plus importante. Le Canada est en guerre, et les ressources canadiennes sont profondément engagées pour des fins de guerre. Si l'Etat acquiert les voies ferrées, non seulement il assumera la responsabilité directe de toute la dette actuelle; mais tous les nouveaux emprunts qu'il faudra faire (et comme il va être démontré dans une partie ultérieure de ce rapport, le montant de ces nouveaux emprunts doit nécessairement être considérable au cours des quelques années prochaines) deviendront une obligation directe au gouvernement canadien. C'est une chose bien connue que les obligations des chemins de fer et les prêts du gouvernement s'adressent à des classes différentes. Et nous sommes persuadés qu'il est désirable que le Canada conserve deux cordes à son arc.

Pour toutes ces raisons, nous ne recommandons pas la propriété et l'exploitation par l'Etat.

Débat et rejet de la nomination d'un receveur.

En partant alors de cette situation, nous devons étudier quelle mesure alternative il faut adopter. Il est évident que ni le *Canadian-Northern* ni le Grand-Tronc ne peuvent maintenant faire face à leurs obligations. Aux Etats-Unis lorsque une compagnie est dans une telle situation on la place entre les mains d'un receveur. Et actuellement au delà de 40,000 milles de voie sont dans cette situation. Sous un receveur les détenteurs des valeurs plus récentes doivent soumettre leurs réclamations pour les établir, et les frais fixes sont réduits à un montant que les recettes nettes provenant de l'exploitation suffisent à rencontrer. Faudrait-il adopter cette mesure énergique ici?

Nous ne le croyons pas. Nous croyons que les détenteurs de valeurs de compagnies ont jusqu'à un certain point une réclamation morale sur le gouvernement. Leurs plans d'extension ont été connus du public depuis bien des années. Bien loin de les décourager, les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, les ont encouragés à continuer tant par des subventions et par des garanties, que par des prêts et des avances en espèces.

Mais il y a plus. Les obligations et les débentures du Grand-Tronc-Pacifique ont été placées pour la plupart par l'entremise de Londres entre les mains de détenteurs non canadiens.

Et ces détenteurs en souscrivant ont été sans nul doute influencés par le fait que ces compagnies étaient appuyées par le gouvernement fédéral. Naturellement, d'une manière technique le gouvernement n'est pas responsable au delà de faire face à ses propres garanties. Mais si les deux compagnies allaient dans les mains de receveurs, nous ne pouvons douter que les capitalistes en dehors du Canada croiraient, bien qu'à tort, que le gouvernement fédéral les aurait maltraités, et que le résultat nuirait sérieusement au crédit du gouvernement fédéral, et en réalité au crédit de toutes les entreprises canadiennes. Et ce résultat est tel que même en demeurant dans le domaine de la finance pour l'éviter, le peuple du Canada devrait dans son propre intérêt dépenser une bonne somme d'argent. Nous considérons donc que le Canada devrait assumer la responsabilité de voir à ce que l'intérêt sur ces valeurs soit payé.

Dans notre opinion cette responsabilité est inévitable. Mais nous reconnaissons qu'elle est sérieuse. Elle va mettre en jeu pendant plusieurs années une aide financière considérable. Nous n'estimerons pas combien, car elle dépend surtout de la rapidité avec laquelle le Canada grandira. Et personne ne peut prédire quelle sera cette rapidité. Cependant, il faudrait faire voir que la rapidité avec laquelle le Pacifique-Canadien a grandi, alors qu'il était la seule voie transcontinentale, ne peut raisonnablement être prise comme type du développement probable de deux nouveaux réseaux transcontinentaux, se faisant la concurrence, non seulement l'un à l'autre, mais au riche et bien établi Pacifique-Canadien lui-même.

On suggère le transfert à un nouveau corps.

Nous avons alors recommandé que le contrôle des trois compagnies le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique passe en d'autres mains; que les droits de tous les créanciers soient conservés intacts; mais que les voies ferrées des trois compagnies ne soient pas cédées au gouvernement ou exploitées par celui-ci. Il est donc nécessaire de trouver quelques corps ou corps nouveaux à qui on peut les transférer. Nous pensons que la question de décider s'il devrait y avoir un corps ou plus est résolue par les faits que nous avons déjà cités. Le *Canadian-Northern* est faible dans l'est. Le Grand-Tronc avec les embranchements insuffisants du Grand-Tronc-Pacifique serait presque incapable de faire dans l'ouest la concurrence au *Canadian-Northern* et au Pacifique-Canadien. La tendance naturelle des organisations du Grand-Tronc-Pacifique, si elles étaient laissées séparées, serait pour chacune d'envahir le territoire de l'autre. Restant séparé, le réseau du *Canadian-Northern* aurait besoin de dépenser plusieurs millions de dollars afin d'obtenir une emprise suffisante dans

l'est concurremment avec le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc. Restant séparés, les réseaux du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique auraient besoin de dépenser bien des millions de dollars pour de nouveaux embranchemeents dans l'ouest, afin de tenir leur bout avec le Pacifique-Canadien et le *Canadian-Northern.* Et ces déboursés seraient requis immédiatement, car avant de les faire aucune organisation ne posséderait un réseau complet. Le Canada ne peut se payer le luxe de tous ces chemins de fer, et il n'a pas besoin de trois réseaux qui se font concurrence. Nous suggérons donc que ces trois entreprises, le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique soient unis en un seul réseau. A qui alors devrait-on confier son administration?

Etude relative à une proposition à l'effet de faire passer toutes les compagnies de chemins de fer sous le contrôle de la compagnie du Pacifique-Canadien.

Nous allons nous occuper tout de suite d'une solution possible qui nous a été soumise. Cette proposition, bien que nous ne soyons pas en mesure d'en recommander l'adoption, compte pour elle des appuis assez puissants. Cette proposition se présente sous deux formes différentes. La première est à l'effet que la compagnie du Pacifique-Canadien prenne à sa charge, par voie de bail ou d'achat, l'administration des autres chemins de fer en même temps qu'elle exploiterait tout le réseau des chemins de fer canadiens conjointement avec le gouvernement fédéral et à titre d'associée, suivant certains arrangements consentis au préalable. L'autre forme est à l'effet que le gouvernement prenne à sa charge tous les chemins de fer y compris celui du Pacifique-Canadien, et se serve comme point d'appui, de l'organisation de cette compagnie pour l'édification d'une organisation adaptée à un système plus vaste de chemin de fer. La première alternative a pour elle le support financier et, il faut bien l'avouer, si les considérations financières avaient le pas sur tout le reste dans cette affaire, nous ne doutons pas que ce point de vue serait extrêmement fort. La seconde alternative se recommande spécialement à ceux qui sont d'avis que le gouvernement se trouve d'ores et déjà à tel point engagé dans les choses des chemins de fer qu'il ne peut plus désormais s'arrêter en route et qu'il doive se rendre au bout de sa course.

Nous ne sommes pas disposés à prendre parti pour l'une ou pour l'autre. Nous ne sommes pas d'avis que le monopole des chemins de fer soit recommandable, que ce monopole repose entre les mains d'une compagnie ou dans celle de l'Etat. Nous avons la conviction que la population du Canada qui a dépensé ou garanti —à tort ou à raison, et ce n'est pas ici le moment de régler ce cas particulier—des centaines de millions de dollars, principalement en vue de faire disparaître un monopole privé, ne consentirait jamais à voir rétablir un monopole encore plus puissant que les autres, même au cas où le gouvernement serait partie dans cette entreprise. Nous ne croyons pas qu'il y ait nécessité pour l'Etat d'aller plus loin qu'il n'a été jusqu'à présent dans le sens d'une exploitation gouvernementale. Nous reconnaissons que le gouvernement se trouve, dans le cas du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique, manifestement dans la position d'un créancier dont le débiteur est insolvable. Mais nous ne sommes pas d'avis que le gouvernement, comme gouvernement, doive entrer en possession de ces lignes de chemin de fer. Nous pensons qu'il est possible de trouver un moyen qui

donnerait au Canada deux grands systèmes de chemins de fer, d'une organisation à peu près semblable, et faisant l'exploitation de leurs réseaux d'un océan à l'autre en concurrence et avec profit pour l'un et pour l'autre.

Etude relative à une proposition à l'effet de faire transporter le tout ou partie du "Canadian-Northern" aux mains du Pacifique-Canadien.

On a fait une autre proposition dont nous allons parler ici. A notre sens, cette dernière est encore moins recommandable que les autres. On propose de faire le transport des lignes du *Canadian-Northern* aux mains du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu d'arrangements à indiquer plus tard. Nous ne voyons pas que le pays doive retirer aucun avantage de cette proposition. Cette dernière aurait pour effet de faire passer les lignes les mieux en état de prospérer aux mains du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce serait là rétablir ce que l'on pourrait appeler un monopole au sein des provinces des prairies.

Le pays aurait à supporter tout le poids, pour un temps impossible à préciser, de l'existence du Grand-Tronc-Pacifique, lequel en son état actuel d'isolement, a peu de chances d'arriver à des développements heureux. Ce système aurait pour effet d'amener avant longtemps un résultat inévitable. Dans le but de donner au système du Grand-Tronc-Pacifique une occasion de prendre des développements, et en même temps de faire disparaître encore une fois le monopole rétabli du Pacifique-Canadien, on ferait exercer sur le gouvernement une pression aux fins d'obtenir un prolongement que l'on ne pourrait pas faire avec quelque raison commerciale. On gaspillerait de l'argent, les frais d'exploitation seraient doublés et enfin la solvabilité ultime des lignes de propriété publique serait remise aux calendes grecques.

Quant à l'idée qui a été émise à l'effet que l'on invite le Pacifique-Canadien à se charger de la partie ouest seule du *Canadian-Northern,* nous sommes d'avis que nous ne pouvons recommander cette proposition et encore moins, si c'est possible, que celle qui a trait à faire remettre le tout aux mains du Pacifique-Canadien. Elle a tous les désavantages de la première et elle en possède d'autres en plus. Les lignes de l'est du *Canadian-Northern* ne laissent pas entrevoir grandes espérances même à l'heure actuelle. Si elles cessent un jour de constituer un complément aux lignes existantes des prairies, elles n'ont plus leur raison d'être. Et cependant on propose de faire porter au pays le poids de l'existence de ces lignes.

Etude relative à la possibilité de constituer une compagnie commerciale.

Supposant, donc, que le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique doivent être agglomérés en un système unique, et que ce système doive vivre entièrement à part du chemin de fer du Pacifique-Canadien, nous avons étudié la possibilité de constituer une compagnie nouvelle fondée sur des bases commerciales et à laquelle on confierait l'administration de ces trois entreprises. Nous en sommes venus à la conclusion que cette manière de faire est d'application impossible dans les circonstances actuelles et dans l'état où ces lignes se trouvent aujourd'hui.

PRÉCÉDENT DU MEXIQUE.

Nous nous sommes mis à l'étude de ce que l'on est convenu d'appeler le système mexicain. Avec ce système inauguré par Señor Limantour, le ministre des finances si habile du gouvernement Diaz, le gouvernement en retour de la garantie d'un certain montant d'obligations et du paiement d'une somme nominale en espèces, entrait en possession d'une quantité assez considérable d'actions communes différées dans les principales entreprises de chemins de fer, actions qui ne devaient rapporter aucun dividende dans un avenir immédiat, pour permettre au gouvernement d'avoir la haute main sur le choix des membres du bureau des directeurs, et, de ce fait, d'avoir de quoi exercer un contrôle indirect sur les faits et gestes des compagnies. Semblable coopération entre les autorités publiques et les compagnies privées s'est exercée ces dernières années et ce assez communément dans les grandes villes d'Allemagne au sujet de la création et de l'exploitation d'entreprises de gaz, d'électricité et de lignes de tramways électriques. Il semble que le système mexicain ait eu d'excellents résultats, au moins tant que Mexico est demeurée dans l'état d'une communauté organisée. Nous ne croyons pas que ce système soit applicable au Canada où les conditions sont absolument différentes. A Mexico, les fonds avaient été prélevés par les compagnies qui se rendaient complètement responsables; il n'était pas question de faire défaut à certaines obligations strictes; les systèmes étaient pratiquement d'un fonctionnement parfait et il n'était pas besoin de faire aucun versement de fonds.

Au Canada le prélèvement des fonds a été fait pour le compte du gouvernement; les compagnies ne peuvent rencontrer leurs obligations strictes; les systèmes de chemins de fer sont loin d'être en parfait état d'exploitation, et il faudra verser dans l'entreprise encore bien de l'argent. Et cet argent les compagnies ne peuvent pas le prélever en se servant de leur crédit personnel. Pour toutes ces raisons nous ne pouvons recommander que l'on suive le système mexicain.

EXEMPLE DU TUNNEL DE NEW-YORK.

Nous trouvons dans les tunnels de New-York l'exemple d'un système par lequel les autorités publiques construisent et gardent à titre de propriété un chemin de fer quelconque, l'exploitation en étant laissée aux mains d'une compagnie qui se charge de trouver des fonds correspondant à la valeur du roulant et afferme le chemin de fer pour un temps déterminé, moyennant que la compagnie reçoive une marge de cinq à six pour cent comme première prise sur les recettes claires, cependant que les recettes qui dépassent ce pourcentage sont divisées en proportions convenues d'avance entre la compagnie et l'autorité publique. Le système de coopération de New-York a cependant ceci pour lui qu'il s'applique à une entreprise qui montre dès ses débuts une ouverture à des profits substantiels sur le capital investi. Cette condition n'existe pas ici. Il nous faut imaginer un état de choses où, pour un temps plutôt long, l'exploitation du chemin de fer ne donnera pas de profit commercial sur le capital investi. La promesse de récolter tous les profits ne serait donc pas de nature à tenter les capitalistes du dehors, et ces derniers seraient encore moins tentés par l'appât de recevoir une partie seulement des profits. Pour encourager les capitalistes du dehors à se joindre à l'entreprise et à partager les risques, le gouvernement se verrait

dans l'obligation de garantir des revenus sur le capital, revenus qui ne seraient pas moindres de $4\frac{1}{2}$ pour 100 ou encore 5 pour 100 tout de suite avec, en sus, l'offre d'une perspective de sociétaire dans les profits à venir, profits que l'on peut estimer considérables. Et en se rendant compte que, sous la garantie du gouvernement du Canada, tout l'argent nécessaire pourrait être obtenu à 5 pour 100 sans aucun retour l'offre de réversion ne serait autre chose, vraiment, que le dépouillement de la population du Canada d'une partie des profits alors que cette population serait en droit de recevoir tous les profits.

Bien plus, nous n'avons aucune raison de croire qu'une offre de cette nature, même au cas où elle serait faite, serait de nature à faire accourir le capital nécessaire. Le capitaliste qui investit des fonds pour des fins de spéculation, aime à entrevoir dans un avenir rapproché les profits qu'il retirera. Dans le cas qui nous occupe, il se verrait dans l'obligation d'attendre longtemps avant que de se voir en droit de compter sur un profit plus élevé que $4\frac{1}{2}$ ou 5 pour 100, profit fixé d'avance sur son capital. Dans l'état actuel du marché, un capitaliste qui investit son argent dans une entreprise et qui est disposé à courir quelque risque, peut faire beaucoup mieux que d'entrer dans cette entreprise.

Les chemins de fer canadiens devraient se trouver sous la régie du gouvernement du Canada.

Il existe une autre raison qui nous fait penser que, même s'il était possible de le faire, nous ne devrions pas nous attacher à l'idée de constituer une compagnie nouvelle, qu'elle soit calquée sur le modèle mexicain ou sur celui du tunnel de New-York. Une compagnie de cette espèce ne pourrait être canadienne. Il faudrait rechercher ailleurs les fonds nécessaires. Et naturellement la main mise suivrait le capital. Nous sommes d'avis que les chemins de fer devraient avoir une administration canadienne.

PARTIE V.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU DOMINION.

L'exploitation par le gouvernement n'est pas recommandée.

Puisque nous en sommes arrivés à la conclusion que le transport des trois entreprises aux mains d'une compagnie commerciale n'est pas possible, nous recommandons que les entreprises susdites soient confiées à un bureau de commissaires qui aurait la main mise sur l'organisation et l'administration de ces entreprises au nom et pour le compte de la population du Canada. Les commissaires seraient constitués en compagnie avec un capital nominal. Mais, de fait, ces personnes représenteraient l'autorité publique.

Mais avant de nous engager plus avant, nous désirons éclaircir le point fondamental. Nous donnons à la conclusion à laquelle nous en sommes venus la forme négative et la forme positive. Nous recommandons:

1. Que le gouvernement ne fasse pas l'acquisition ou n'entreprenne pas de faire l'exploitation d'autres lignes de chemins de fer, mais:

2. Que les trois chemins de fer, à savoir le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique soient transportés, en vertu d'une loi du Parlement, aux mains d'un bureau indépendant de commissaires (constitué en corporation tout comme une compagnie), et établi comme nous allons l'indiquer.

Ces recommandations, à notre sens, se tiennent et doivent être considérées comme inséparables. Nous ne recommandons pas du tout le transport des trois compagnies, à moins que nos recommandations, pour ce qui touche à la méthode à suivre en ce cas, soient acceptées à peu près globalement. Que le gouvernement mette la main sur les chemins de fer et qu'il les confie aux soins d'un ministre parlementaire des Chemins de fer, est une politique qui, à notre sens, ne serait pas pour les meilleurs intérêts du Canada.

Nous croyons personnellement et fermement que, dans les circonstances actuelles, les entreprises de chemins de fer sont plus à leur place dans des mains privées et sujettes à une réglementation appropriée par le gouvernement. Si l'on nous demandait de dire notre pensée au sujet des chemins de fer du Royaume-Uni et des Etats-Unis, construits par des compagnies particulières et avec l'argent particulier, nous resterions du même avis. Nous allons même plus loin et nous prétendons que, dans le cas du Pacifique-Canadien, au sujet duquel le gouvernement nous demande d'aviser, le fait que cette compagnie a reçu des sommes assez considérables du public à sa naissance, ne constitue pas une raison pour que l'on entreprenne maintenant de déranger le status actuel de cette compagnie. Elle a bien géré ce qu'elle avait entreprise. Elle a versé entre les mains du gouvernement les avances d'argent que ce dernier lui avait faites à l'origine. Nous sommes d'avis que le Canada a reçu la pleine valeur de ce qu'il a versé dans cette entreprise. Nous croyons qu'il est de l'intérêt du pays que cette compagnie soit puissante et prospère, car ces compagnies sont censées pouvoir, non seulement donner un service parfait, mais encore être en mesure de s'enrichir avec le temps afin de se trouver capables de faire face aux événements à mesure qu'ils naissent. Nous n'avons donc pas hésité un moment à en arriver à la conclusion que l'état actuel du Pacifique-Canadien ne devrait être amendé en rien.

Mais dans le cas du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, les choses ne sont pas comme elles devraient être. Ces compagnies n'ont aucun succès. Nous ne voyons pas que nous puissions organiser quelque nouvelle compagnie qui puisse prendre leur place. La seule personne qui puisse les remplacer est, suivant nous, la personne de l'autorité publique. Nous avons à faire face non à des conditions mais à une théorie.

Recommandation visant l'existence d'un bureau indépendant de commissaires.

Nos recommandations formelles sont:

I. Qu'un bureau de commissaires soit établi par une loi du Parlement et constitué en corporation sous le nom de "Compagnie de chemin de fer du Dominion".

II. Que le droit de propriété du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique soit remis à cette compagnie.

III. Que le gouvernement assume pour la compagnie la responsabilité de l'intérêt sur les garanties actuelles de ces entreprises.

IV. Que les chemins de fer Intercolonial (y compris l'Ile-du-Prince-Edouard) et le Transcontinental-National soient également remis aux mains de cette compagnie.

V. Que l'ensemble de ces chemins de fer, le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial et le Transcontinental-National, soit exploité par cette compagnie comme constituant un réseau unique et réuni.

Constitution du bureau et tenure d'office.

Nous allons maintenant élaborer nos recommandations et en indiquer les détails.

Les membres du bureau des commissaires devraient être au nombre de cinq, les premiers membres devant être choisis par Loi du Parlement qui donne naissance au bureau.

La tenure d'office devrait être la même que celle des juges de la cour Suprême, exceptions faites pour ce qui suit. Trois commissaires, dont l'un serait le président, devraient, dans la mesure du possible, posséder quelque expérience des chemins de fer. Ces personnes seraient censées donner tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions, et les émoluments qui leur seraient accordés devraient être assez considérables pour s'assurer les services de gens absolument aptes à cet office. Sur les deux commissaires qui restent nous croyons qu'il serait à désirer que l'un des deux fût choisi sur ses aptitudes financières et commerciales, et l'autre sur ses titres spéciaux à la confiance des employés de chemins de fer. Ces deux derniers ne seraient pas censés donner tout leur temps à leur emploi. Les émoluments maximums auxquels ils auraient droit pourraient être fixés en vertu d'une loi, quitte à leur faire subir quelque engagement plus tard lorsque les exigences de leur position l'indiqueraient sans ambiguité. Chacun des commissaires, en étant choisi, devrait être mis dans l'obligation de se désister de tout intérêt qu'il pourrait posséder dans des obligations ou dans des actions de chemins de fer, en même temps qu'il devrait prouver aux autorités qui le choisissent qu'il ne possède aucun intérêt, autre que ces derniers, qui puisse leur nuire dans l'accomplissement de leurs fonctions comme commissaires.

Toutes les nominations, autres que celles des commissaires primitifs, devraient se faire pour un temps fixe de sept années, hormis le cas où, à la suite d'une vacance fortuite causée par le décès ou le manque d'aptitude ou la démission, la personne choisie ne remplirait ces fonctions que jusqu'à la fin du terme que devait remplir celui dont il prend la place.

Tout commissaire devrait être éligible à un nouveau terme d'office par choix et par approbation.

Les vacances devraient être remplies, quand il s'agit d'un membre de chemin de fer, en vertu d'une nomination faite par le Gouverneur général en conseil, sur la recommandation de la majorité du reste des commissaires; et dans le cas d'autres membres, elles seraient remplies à la suite d'un choix fait d'après une liste composée de trois noms recommandés comme dans le premier cas. S'il arrivait que le gouvernement refusât de ratifier un choix, il resterait aux commissaires de recommander une autre personne.

Les commissaires primitifs devraient abandonner leur position dans l'ordre suivant: Les trois commissaires des chemins de fer devraient se retirer après trois, cinq et sept ans respectivement, l'ordre de mise à la retraite des trois membres étant déterminé à la date d'entrée en office des commissaires. Les deux commissaires qui resteraient devraient prendre leur retraite après quatre et six ans respectivement, la position de chacun d'eux vis-à-vis son confrère restant la même que dans le premier cas.

Tout commissaire atteignant l'âge de soixante-dix ans devrait prendre sa retraite.

Bureau non-politique.

Nous désirons attirer l'attention sur l'importance extrême de l'idée que le bureau n'assume pas, ou même qu'il ne doive pas être soupçonné d'assumer un caractère politique. Aux Etats-Unis on s'est appliqué à se garder de ce danger en ayant recours à des dispositions statuaires pourvoyant à ce que pas plus que quatre des sept membres de la Commission du commerce entre Etats appartiennent au même parti politique. Nous ne recommandons pas de suivre ce précédent, la politique, à notre sens, n'ayant rien à faire ici; et toute restriction de ce genre devant avoir pour effet de nuire au gouvernement dans le choix à faire des personnes les mieux qualifiées pour remplir cet office. Mais s'il apparaissait qu'il fût à désirer dans l'intérêt général que l'on fît choix de commissaires appartenant à quelque affiliation politique reconnue, nous jugeons de grande importance que l'esprit de la législation des Etats-Unis soit présente aux esprits, à celui des membres eux-mêmes appelés à désigner des personnes pour remplir toute vacance qui pourrait se produire dans la suite.

Permanence et perpétuation automatique du bureau.—Expérience de l'Australie.

Nous recommandons que, sujet à la discrétion du gouvernement de refuser de confirmer toute nomination quelconque, le bureau des commissaires constitue un corps permanent et se perpétuant par lui-même, et nous attachons une grande importance à ce point particulier. Les quatre Etats les plus anciens de l'Australie, à savoir la Nouvelle-Galles du sud, Victoria, l'Australie du sud et Queensland, possèdent une longue expérience pour ce qui a trait à la propriété publique. Pour chacun de ces Etats l'expérience est pratiquement la même. Tout d'abord, l'administration des chemins de fer se trouvait sous le contrôle direct d'un ministre des chemins de fer responsable auprès du parlement. Dans chaque état on s'est rendu compte que ce système ne donnait pas

satisfaction. Dans chacun d'eux on institua alors des soumissions dont les fonctions étaient sensiblement les mêmes que celles que nous recommandons d'accorder au bureau des commissaires. Et dans chaque état les résultats ont été plus satisfaisants. Cependant les commissaires de l'Autralie n'étaient choisis que pour un terme de cinq ans et l'absence de caractère permanent dans la tenure d'office des commissaires a empêché d'arriver à un succès permanent. Les premières années du terme de la commisse sont généralement montrées les plus satisfaisantes pour la raison que les commissaires avaient alors la plus grande liberté d'action dans l'administration de l'entreprise conduite sur un plan commercial. Quelques-uns de ces états ont eu à passer par des expériences malheureuses. On a aboli la commission, et l'administration fut remise aux mains d'un ministre appartenant à un parti politique. Là encore le résultat n'a pas donné satisfaction et on a fait choix d'une autre commission qui n'a subi, à son tour, que des échecs. Et la cause principale de ces insuccès, si nous lisons leur histoire, a été le manque de caractère permanent de la commission et la brièveté du terme d'office de chacun des commissaires. Nous sommes donc d'avis qu'il est d'une importance primordiale que le bureau des commissaires ait un caractère permanent, non-politique et qu'il puisse se perpétuer lui-même, sujet à l'approbation par le gouvernement du choix de chaque nouveau commissaire.

Il n'est pas de bonne politique de placer les chemins de fer sous la régie directe du Parlement.

Nous avons avec vigueur exprimé l'opinion que l'opération des chemins de fer du pays par un ministère du gouvernement exécutif directement responsable au Parlement serait contraire aux intérêts du Canada. De crainte que cette opinion ne soit interprétée comme étant une atteinte contre l'honnêteté et l'habileté des ministres et des députés du Parlement nous désirons expliquer pourquoi nous pensons ainsi. Notre raison est, non pas qu'un gouvernement dirigé par un cabinet responsable à un Parlement élu par le peuple est un mauvais gouvernement pour les fins ordinaires propres à un gouvernement, mais que ce n'est pas une forme de gouvernement convenable pour se charger de la direction des entreprises de chemins de fer.

Autrefois tout le gouvernement se concentrait dans une seule personne. Le roi, ou chef, était à la fois le législateur, l'administrateur et le juge. Le roi en sa qualité de législateur prescrivait les devoirs et établissait les droits; comme juge il avait à se prononcer sur l'interprétation de ces droits et devoirs entre la nation, représentée par lui-même, et l'individu; et enfin vu qu'il détenait le pouvoir exécutif il mettait en vigueur ses propres jugements au sujet des droits qu'il avait lui-même prescrits comme législateur. Il y a plusieurs siècles, les nations progressives de l'Europe occidentale ont abandonné cette façon primitive de penser. Elles avaient appris à établir cette différence entre ces diverses fonctions de manière à rendre le juge entièrement indépendant et de la législature et du gouvernement exécutif. Même sous le despotisme absolu de Frédéric le Grand un juge a pu décider d'une querelle entre le roi et un de ses humbles sujets en donnant raison au sujet. Si nous disions aujourd'hui que l'administration de la justice ne devrait pas être laissée aux mains d'un ministre responsable au Parlement nous dirions une chose tellement évidente qu'elle serait considérée comme une vérité inutile à dire.

Développement des fonctions extra-parlementaires de l'Etat.

Mais ce principe a fait plus de chemin. Nous avons appris qu'il y a d'autres matières qu'il est bon de retirer de l'arène politique. C'est devenu un lieu-commun de dire en Angleterre, depuis la dernière génération, "que la politique étrangère a été retirée de la sphère des partis politiques." Dans une grande mesure la même chose s'est présentée dans le cas de l'administration navale; cette règle s'appliqua de plus en plus relativement à l'administration de l'armée. En d'autres mots, pour ce qui concerne ces trois sphères d'une importance vitale de l'activité nationale il avait fallu reconnaître que les affaires devenaient très compliquées que les motifs d'action pouvaient être bons sans qu'il fût nécessaire de les divulguer au public, et que par conséquent c'était mieux de laisser ces choses aux mains d'experts choisis avec soin et auxquels on avait donné ensuite carte-blanche. Depuis la guerre, l'opinion publique s'est rapidement développée à ce sujet. L'Angleterre et la France sont des pays qui ont un gouvernement aussi démocratique que celui du Canada. Et en Angleterre et en France le fait qu'une action exécutive prompte et décisive est incompatible avec tout contrôle exercé par un parlement habitué à s'arrêter aux détails devient de plus en plus connu, non seulement du public, mais encore du Parlement lui-même. De nombreuses commissions d'experts, ayant presque complètement carte-blanche ont été nommées en Angleterre pour prendre la direction des différentes branches de l'activité publique. On ne peut pas supposer que les leçons que la guerre nous a apprises seront oubliées quand la paix sera faite. Il n'est pas probable que les pays ayant une constitution basée sur le modèle anglais iront aussi loin que les Etats-Unis où les pouvoirs exécutif et législatif sont presque complètement indépendants l'un de l'autre, où la Chambre des représentants ne possède aucun contrôle direct du tout sur le gouvernement exécutif, et où le Sénat même ne peut que sanctionner ou refuser de sanctionner certaines nominations, mais n'a pas le pouvoir de nommer ou de renvoyer le moindre fonctionnaire. Mais il n'y a aucun doute que les choses vont dans ce sens. C'est parce que nous croyons que la direction des opérations de chemins de fer, comme le contrôle des navires marchands, ou du commerce avec l'ennemi, ou les travaux de la Commission Impériale de munitions, est une question qu'il est de l'intérêt public de laisser de préférence aux mains d'experts, que nous exprimons le désir d'éviter le contrôle direct du Parlement.

Sous ce rapport il serait bon de faire remarquer que les chemins de fer de la Prusse qui possèdent assurément les chemins de fer d'Etat les mieux administrés du monde entier, ne sont pas moins coumis au contrôle du Parlement. Le parlement prussien n'exerce pas beaucoup de contrôle sur aucun ministère quelconque du gouvernement, mais pour ce qui regarde les chemins de fer, vu que ces derniers, loin d'exiger des crédits d'argent, contribuent un revenu net considérable pour les fins générales de l'Etat ce contrôle est encore moindre que pour les autres ministères. Le seul frein à l'action du ministre des chemins de fer est l'existence du Conseil des Chemins de fer auquel nous faisons allusion plus loin et dont les pouvoirs sont simplement de nature suggestive et aucunement de contrainte. Nous recommandons d'établir au Canada, non seulement un Conseil de Chemins de fer identique, mais de plus de placer les syndics sous l'effet des ordonnances de la Commission des Chemins de fer qui est une organisation dont on ne trouve pas d'analogie en Prusse.

Les intérêts particuliers et l'intérêt public.

Le chemin de fer touche à la vie du pays en un très grand nombre d'endroits. On peut dire qu'il peut faire naître une ville et en faire disparaître une autre. Il est d'une importance vitale quand il s'agit de décider la question de savoir si une industrie sera plus ou moins prospère dans un endroit plutôt que dans un autre. Chaque ville désire devenir un centre de chemins de fer, et de voir ces derniers construire leurs ateliers en-dedans de ses limites. Et invariablement le député local le désire aussi. Chaque citoyen voudrait voir la gare de chemin de fer construite où elle répondra le mieux à ses intérêts personnels et désirerait y voir s'arrêter tous les trains rapides. Il s'efforce naturellement d'obtenir ces avantages pour son propre bénéfice, et le député local cherchera naturellement à les lui faire obtenir. Le citoyen, comme individu, le député local n'est pas censé envisager la question d'un chemin de fer dans son ensemble, et reconnaître, par exemple, qu'un train rapide qui arrête à chaque gare selon le désir de tout le monde cesse d'être un train rapide. Même le reconnaîtrait-il—la nature humaine étant ce qu'elle est— qu'il est très probable qu'il serait bien content si en faisant agir des influences politiques il pourrait obtenir un avantage dont son voisin, à la gare suivante, ne profiterait pas. C'est trop demander du marchand ordinaire, du fabricant ordinaire, que s'il espère avec de l'influence obtenir qu'on lui accorde des taux exceptionnellement bas, il se privera de les demander parce qu'ils lui donneraient un avantage injuste sur un rival, ou parce qu'il sait que le reste du revenu net doit être comblé par des taux déraisonnablement plus élevés payés pour le trafic des autres.

Ce n'est que lorsque la direction est protégée contre les influences des intérêts particuliers qu'un chemin de fer peut être administré dans l'intérêt du public en général; que nous pouvons nous attendre à voir des améliorations et des changements se faire malgré que cela puisse être au détriment de certains individus, parce que cela sera à l'avantage du peuple en général. Prenons un exemple. Nous sommes convaincus qu'il existe bien des cas où pour des fins d'économie, il faudrait abolir le principe de la duplication dans l'établissement des services de chemins de fer et fermer les gares construites en vertu de ce principe. Tout changement de ce genre doit nuire à quelqu'un. Supposons qu'il ait pour résultat d'économiser $1,000 par année au contribuable tandis que trois on quatre personnes perdront de ce chef la somme de $25 chacune, il est évident que ce changement devrait être fait mais si ces trois ou quatre personnes peuvent faire entendre leurs griefs en Parlement, tandis que le contribuable est une entité abstraite qui n'a personne pour parler pour lui, il est probable que ce changement ne se fera jamais.. Il n'est pas besoin de multiplier les exemples. Nous croyons que l'histoire de tous les chemins de fer du monde dont la direction est confiée à un ministre responsable à un Parlement démocratique, confirme notre prétention que sous un tel régime le public a à souffrir parce que des intérêts particuliers obtiennent des concessions aux dépens de la communauté en général. C'est pour cette raison que nous avons recommandé avec vigueur que la direction des chemins de fer soit confiée à un corps indépendant des partis politiques.

Contrôle de la Commission des chemins de fer sur le chemin de fer fédéral.

Nous admettons en même temps que le corps non-politique que nous nous proposons d'établir ne sera ni infaillible ni impeccable. Nous proposons donc de donner à la Commission des chemins de fer la même entière autorité judiciaire sur toutes ses actions ainsi que sur tous ses refus d'agir que la Commission exerce aujourd'hui sur les compagnies particulières de chemins de fer. Avec un bureau de directeurs nommés à cause de leurs aptitudes seulement, sous le contrôle d'une commission ayant des pouvoirs de révision impartiale, nous croyons que le droit de chaque citoyen de recevoir un traitement juste et équitable—et personne ne devrait désirer davantage—sera amplement protégé. En même temps le danger des influences politiques sera évité.

Relations du bureau de direction avec les employés.

C'est une expérience commune à tous les pays démocratiques dans lesquels les entreprises sont aux mains des autorités publiques, soit nationales, soit locales, que de voir les employés tentés de se servir des influences politiques pour améliorer leur sort personnel. Nous croyons qu'il est important de protéger les Syndics contre toute influence de ce genre, laquelle n'aurait complètement aucune raison d'être, si notre suggestion de nommer un Syndic, chargé spécialement de la surveillance des intérêts des employés, est adoptée. Afin de prévenir le mal, il a été souvent proposé de priver les employés du gouvernement de leur vote aux élections fédérales et les employés des municipalités de leur vote aux élections municipales. Nous ne pouvons pas accepter cette manière de voir. Un serviteur de l'Etat ne cesse pas d'être un citoyen et il a un droit aussi légitime d'exercer son vote que son voisin du moment qu'il ne s'en sert pas pour obtenir pour lui-même un avantage injuste au détriment de son voisin. A ce sujet il sera intéressant de considérer l'expérience qui a été faite en Australie. Dans l'Etat de Victoria il y eut, en 1903, une grève sérieuse sur les chemins de fer de l'Etat. Par leur conduite les hommes perdirent toute sympathie de la part du public et subirent une malheureuse défaite. Le Parlement de Victoria adopta dès lors une loi ne privant pas tout à fait les employés des chemins de fer de leur droits civiques mais les privant de leurs votes dans leur propre collège électoral; les plaçant dans un registre séparé et leur donnant le droit d'élire, comme leurs représentants spéciaux, un membre au Conseil et deux à l'Assemblée. Cette loi a été révoquée en 1906 et remplacée par "une loi pour abolir la représentation séparée au Parlement des fonctionnaires publics et ceux sur les chemins de fer." L'article 4 de cette loi qui est encore en vigueur se lit comme suit:

> (1) Afin de permettre à tous les fonctionnaires d'accomplir loyalement et efficacement leur devoir vis-à-vis de l'Etat, il est par les présentes décrété que personne, ni aucune classe de personnes, ayant un emploi quelconque (soit permanent soit temporaire) dans le Service public (y compris le service des chemins de fer, la force constabulaire, le ministère des Rivières et du Service d'eau, et le département des Maladies mentales) ne doit prendre, ni directement ni indirectement, aucune part quelconque à, ou relativement à l'élection des membres du Conseil Législatif ou de l'Assemblée Législative, ni ne se mêlera d'aucune manière que ce soit, ni directement ni indirectement, aux affaires politiques dans l'Etat de Victoria, autrement qu'en enregistrant son vote

à une élection parlementaire; et personne, ni aucune classe de personnes, ayant le dit emploi ne peut directement ou indirectement profiter, ou chercher à profiter, d'aucune influence relativement à toute question concernant la rémunération ou la situation dans le Service public soit d'elle-même, soit de toute autre personne.

(2) Si aucune personne ayant le dit emploi se rend coupable de toute offense contre cet article, alors sur la production de la preuve du dit délit à la satisfaction du Commissaire du Service public, du Commissaire des chemins de fer, du Commissaire en chef de police, ou des Commissaires d'Etat et des Commissaires du service d'eau, ou de l'Inspecteur général des Aliénés (selon le cas) la dite personne peut être condamnée par la dite autorité à une amende ne dépassant pas £10 et peut subir une réduction de classe, subdivision, grade ou status, et de salaire, ou peut être renvoyée, ou on peut se dispenser de ses services, mais la dite personne ne peut être renvoyée, ni on ne peut se dispenser de ses services pour toute offense contre cet article sans le consentement du Gouverneur en conseil.

Nous devons espérer que les employés sur les chemins de fer administrés par les Syndics se conteront de faire toutes les représentations nécessaires concernant les salaires ou les conditions du service par l'entremise de leur représentant au bureau des Syndics nommés à seule fin de surveiller leurs intérêts et ne chercheront à exercer aucune influence politique. Mais serions-nous déçus dans cet espoir, nous sommes certains que l'opinion publique donnerait son appui complet à tout gouvernement qui ferait introduire et adopter une loi basée sur le précédent de Victoria.

Constitution en corporation de la compagnie du chemin de fer fédéral.

Le bureau des Syndics devrait être constitué en corporation soit directement par une loi du Parlement, soit par une Charte Royale en vertu de la loi, sous le nom de compagnie du chemin de fer fédéral avec un capital nominal. Supposons que le capital soit de $50,000 divisé en 500 actions de $100 chacune. Chaque syndic aurait 100 actions. Ces actions seraient inscrites dans le registre comme étant détenues conjointement par chaque syndic en particulier et le ministre des Finances pour le moment. Le syndic nommé d'abord aurait droit de vote; mais il ne pourrait pas opérer un transfert de ses actions sans l'assentiment par écrit du ministre des Finances. Il serait prescrit dans la charte que nulle action ne pourrait être transférée sauf à un syndic dûment nommé et que les actions sont gardées en fidéi-commis pour le Dominion du Canada.

Transfert des actions aux syndics.

Afin de donner au bureau des Syndics le contrôle des chemins de fer mentionnés, les actions suivantes devraient leur être transférées:

1. *Canadian-Northern.*—Les $40,000,000 d'actions ordinaires déposées au trésor du gouvernement canadien devraient être transférées aux Syndics par le gouvernement, et laissant aussi (sujet à cette partie subséquente de notre rapport concernant la compensation des droits existants) les autres $60,000,000 aux mains d'actionnaires particuliers.

2. *Grand-Tronc-Pacifique.*—Toutes les actions ordinaires devraient être transférées sans aucun paiement, excepté que l'argent réellement payé pour les actions autres que celles qui sont détenues par la compagnie du Grand-Tronc sera remboursé.

3. *Compagnie du Grand-Tronc.*—Toutes les actions, garanties, prévilégiées au premier, second et troisième degrés, et ordinaires, devraient être transférées. Nous nous occupons plus loin de la question des réclamations des actionnaires actuels.

Transfert des chemins de fer aux syndics.

Intercolonial et Transcontinental National.—Nous recommandons au gouvernement de livrer ces chemins de fer aux Syndics. Il n'y aurait pas de sécurités à transférer ni d'argent à donner. L'autorité du Parlement devrait suffire au transfert. Nous disons dans une partie plus avancée de ce rapport pourquoi nous faisons cette recommandation.

LES ACTIONNAIRES DU CANADIAN-NORTHERN.

Nous revenons à la question de savoir, considérant toutes les circonstances d'une question très difficile, comment arriver à une base équitable d'entente dans l'arrangement qui devra se faire entre le gouvernement et les actionnaires du *Canadian-Northern* il faut règler un point pour commercer. On a déclaré et insinué sans mesure que l'argent public reçu par la raison sociale Mackenzie et Mann avait servi aux fins personnelles de Sir William Mackenzie et Sir Donald Mann. Et ces messieurs sont reconnus comme les détenteurs de la majorité des actions du *Canadian-Northern.* Si cette accusation était fondée ils n'auraient évidemment aucun droit d'exiger un traitement équitable.

Accusqtions de détournement non-fondées.

Nous sommes convaincus que cette accusation n'est pas fondée. Pendant notre enquête tenue à Toronto les 26 et 27 février; nous nous sommes renseignés complètement à ce sujet et avons examiné sous serment M. Hanna, le vice-président, et M. A. J. Mitchell, du réseau du *Canadian-Northern.*

Ces deux gentilshommes ont une connaissance intime de ses finances compliquées. Ils ont donné leur témoignage avec sincérité et franchise, et selon nous, avec un honnête désir de jeter toute la lumière voulue sur toute question au sujet de laquelle nous désirions des renseignements. Ils ont attiré notre attention sur le rapport envoyé au Solliciteur général du Canada par les vérificateurs du gouvernement, en date du 22 avril 1914, lequel est publié parmi les documents sessionnels de cette même année (n°s 269 b, i, j, l, m.) Le passage dont il s'agit est le suivant:

> "Nous désirons attirer d'une manière spéciale l'attention sur la déclaration n° 2, laquelle est une déclaration du contrôleur des entrepreneurs *Messrs. Mackenzie, Mann and Company, Limited,* que les entrepreneurs n'ont fait aucun profit pour les travaux sur le chemin de fer *Canadian-Northern* à part d'un cer-

tain nombre d'actions libérées ordinaires tel qu'il appert par la déclaration contenue dans notre rapport précédent. Cette déclaration a été prouvée à notre satisfaction résultant de notre inspection des livres des dits entrepreneurs ainsi que de ceux de la compagnie..'

La preuve de vive voix que nous reproduisons appuie et confirme entièrement le rapport des vérificateurs du gouvernement.

"M. MITCHELL: Outre cela, sir Henry, relativement à la construction, il n'y a pas eu de commissions d'entrepreneurs à payer au sujet d'aucune entreprise actuelle. L'ouvrage était transféré à la compagnie de chemin de fer au prix coûtant.

"Par exemple, il y a actuellement pour environ $204,000,000 de travaux pour lesquels il n'a été payé aucun pourcentage quelconque aux entrepreneurs. L'ouvrage était transféré au prix coûtant.

"Sir HENRY DRAYTON: Comment cela pouvait-il se faire? Quel mécanisme s'appliquerait à cet ouvrage? Comment faisiez-vous?

"M. MITCHELL: L'ouvrage était fait par les entrepreneurs, MM. Mackenzie, Mann and Company, Limited, et il était chargé à la compagnie aux prix des dépenses réelles encourues. Tous les titres ont été remis.

"Sir HENRY DRAYTON: Est-ce qu'on ne faisait pas la part pour le compte des travaux d'urgence?

"M. MITCHELL: Il s'agissait du prix coûtant seulement, du moins pour ce qui concerne *Mackenzie, Mann and Company, Limited.* Ils ont été remboursés pour ce qu'ils ont payé d'après leurs bordereaux de paye.

"Sir HENRY DRAYTON: D'une manière générale, ces bordereaux de paye et autres choses semblables, couvrent les frais usuels et ordinaires. Vous les prépariez de fait ayant en vue les travaux "d'urgence"?

"M. MITCHELL: Oui, monsieur, mais au lieu d'avoir une commission de 10 pour 100 ils eurent des actions du chemin de fer *Canadian-Northern.* C'est là le paiement que les entrepreneurs reçurent au lieu de recevoir une rémunération en argent.

"Sir HENRY DRAYTON: Les entrepreneurs eux-mêmes du moins quelques-uns d'entr'eux, devaient remplir les fonctions de surveillants des travaux, voyant à faire faire l'ouvrage, avec en plus toutes les dépenses supplémentaires?

"M. MITCHELL: Oui.

"Sir HENRY DRAYTON: Ces dépenses y seraient comprises?

"M. MITCHELL: Par exemple, la compagnie du Pacifique-Canadien accorde un contrat disons à Foley et compagnie pour faire certains travaux. Ces derniers le passent à d'autres entrepreneurs qui, à leur tour, feront faire l'ouvrage probablement par des employés de gares. Foley et compagnie auraient leur commission. Sur un contrat considérable ils obtiendraient une somme basée sur une commission de 5 ou 8 pour 100.

"Au lieu de cette base de 5 ou 8 pour 100 que le Pacifique-Canadien paierait à Foley et compagnie en argent, le *Canadian-Northern* payait *Mackenzie, Mann and Company, Limited,* en actions.

"Sir HENRY DRAYTON: Vous dites que vous ne faisiez aucune part du tout pour cette surveillance et autres fonctions en rédigeant ces comptes, lesquelles sont généralement couvertes par ce 5 ou ce 8 pour 100?

"M. MITCHELL: Aucune pour les entrepreneurs principaux; on ne leur allouait rien.

"Sir HENRY DRAYTON: Sir Donald Mann y consacrait une bonne partie de son temps. Voulez-vous dire qu'il n'était pas payé pour cela?

"M. MITCHELL: Le gouvernement a obtenu tous ces détails en 1914, sir Henry.

"Sir HENRY DRAYTON: Nous avons cès renseignements relativement à l'item considérable des $200,000,000 — ou ce montant est assez juste. Votre idée est que de cet item considérable (le montant est considérable, sans doute) pour ce qui concerne les $200,000,000 en travaux de construction comme question de fait, les entrepreneurs principaux *Messrs. Mackenzie, Mann and Company, Limited,* n'ont retiré aucun bénéfice, et que les seuls profits qui ont été retirés sont allés aux sous-entrepreneurs?

"M. MITCHELL: C'est cela.

"Sir HENRY DRAYTON: Quels étaient les sous-entrepreneurs?

"M. MITCHELL: Il y en avait plusieurs, tous les gros entrepreneurs du Canada et des Etats-Unis, je crois.

"Sir HENRY DRAYTON: Et vos compagnies subsidiaires, agissaient-elles comme sous-entrepreneurs?

"M. MITCHELL: Non, monsieur; pas que je sache.

"LE COMMISSAIRE ACWORTH: Vous dites que tout ceci a été examiné par le gouvernement. Naturellement je ne suis pas au courant de cette affaire. Etait-ce une enquête préliminaire?

"M. MITCHELL: Oui, monsieur.

"Sir HENRY DRAYTON: Relativement à certains prêts faits en 1914.

"LE COMMISSAIRE ACWORTH: Mais a-t-on examiné cette question des entrepreneurs?

"M. MITCHELL: Le gouvernement a nommé trois auditeurs qui sont venus à Toronto et qui ont examiné les livres du *Canadian-Northern* depuis le commencement. Ces auditeurs ont fait un rapport complet au gouvernement; ce rapport est compris dans le livre bleu émis par l'Etat.

"Sir HENRY DRAYTON: Pour compléter les témoignages relatifs à la construction des voies, il y a une question que je voudrais vous poser. Le *Canadian-Northern* lui-même, est une compagnie de construction, pratiquement, n'est-ce pas?

"M. HANNA: Oui. Nous faisons nous-mêmes toute notre construction.

"Sir HENRY DRAYTON: La plus grande partie de la construction se fait par *Messrs Mackenzie, Mann and Co., Ltd.,* de la manière mentionnée par M. Mitchell?

"M. HANNA: Oui.

"Sir HENRY DRAYTON: Les fonctionnaires, hors les départements préposés exclusivement à l'exploitation, s'occupaient surtout du travail de construction?

"M. HANNA: Nous avions d'autres fonctionnaires dont les principaux devoirs consistaient à surveiller la construction exclusivement.

"Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que sir Donald Mann, le vice-président, était à la tête du travail de construction?

" M. HANNA: Il se charge de ce travail.

" Sir HENRY DRAYTON: Sir William Mackenzie lui-même en a fait beaucoup aussi?

" M. HANNA: Oui; et il s'occupait des finances.

" Sir HENRY DRAYTON: Bien qu'ils n'aient pas pris de profit comme entrepreneurs, n'est-ce pas que la compagnie les a rémunérés pour leurs services?

" M. HANNA: Pas pour la valeur d'un dollar.

" Sir HENRY DRAYTON: De sorte qu'ils ont travaillé sans traitement?

" M. HANNA: Absolument.

" Sir HENRY DRAYTON: Voilà qui est trop modeste, car ce n'est pas des affaires.

" M. HANNA: C'est l'expérience de ces deux messieurs. Ni l'un ni l'autre n'a été sur une liste des déboursés du *Canadian-Northern* pour la valeur d'un dollar.

" Sir HENRY DRAYTON: Ni aucune de leurs compagnies subsidiaires?

" M. HANNA: Pas une.

" Sir HENRY DRAYTON: De sorte que pendant qu'ils étaient occupés au travail de construction ni la compagnie ni personne ne leur a payé aucun profit?

" M. HANNA: Voilà qui est exact.

Le résultat de nos enquêtes nous porte à croire que sir William Mackenzie et sir Donald Mann avaient tous deux confiance dans le succès final de leur entreprise et dans leur pouvoir de la mener à bonne fin.

Il était donc évidemment de leur intérêt, comme propriétaires de tout le capital ordinaire, que le chemin soit aussi bien situé et construit aussi économiquement que possible. Et ils ont fait de leur mieux pour atteindre ce but. Le succès de leurs efforts peut être jugé par le fait que la construction du *Canadian-Northern*, depuis Tollerton (120 milles à l'ouest d'Edmonton) jusqu'à Vancouver, a coûté $88,629 du mille, tandis que la construction du Grand-Tronc-Pacifique, depuis Wolf-Creek (en face de Tollerton sur la rivière Athabaska) jusqu'à Prince-Rupert, a coûté $112,000 du mille. Il est vrai que le *Canadian-Northern* a eu l'avantage des routes de " charge " construites par le Grand-Tronc-Pacifique entre la rivière Pembina et Resplendent, car le Grand-Tronc-Pacifique a été le premier à exploiter cette région; mais à l'encontre de cet avantage, il a été obligé de payer des prix plus élevés pour la main-d'œuvre et les matériaux. Nous croyons qu'à parler d'une manière générale, une considération vaut l'autre. Encore, le coût de la construction du *Canadian-Northern*, depuis Port-Arthur à l'est, jusqu'à Montréal, peut être comparé avec justice à celui de la construction du Transcontinental-National, de Winnipeg à Québec. Le coût du *Canadian-Northern* a été de $52,602 du mille, y compris l'intérêt à 5 pour 100 durant la période de construction, mais sans compter le terminus pour voyageurs à Montréal. Le coût du Transcontinental-National a été de $93,735, y compris l'intérêt à 3 pour 100 jusqu'au 31 décembre 1914, mais sans tenir compte du pont de Québec.

Succès et insuccès du "Canadian-Northern."

Les erreurs commises par les propriétaires du *Canadian-Northern* consistaient plutôt dans la duplication non nécessaire de certaines voies et dans l'extension en certains territoires qui n'offrait qu'un faible trafic en retour, plutôt que dans l'imprévoyance et le gaspillage dans la construction même.

Notre conclusion de toute l'affaire, c'est que l'argent requis pour la construction du *Canadian-Northern* a été acquis avec beaucoup d'habileté financière et à des taux très modestes, que la construction a été économique, mais que le parachèvement du réseau comme réseau distinct entraînerait de fortes dépenses au compte du capital sur des voies d'embranchement et des terminus dans l'est, et une grande duplication de facilités existantes; qu'il est impossible pour la compagnie, sans aide, de terminer son entreprise; et qu'il est d'un intérêt absolument vital pour le pays que ces duplications cessent.

Dans les circonstances, les actionnaires du *Canadian-Northern* peuvent-ils réclamer quelque compensation? Nous ne croyons pas qu'ils puissent ce faire de droit. Mais dans le passé les gouvernements ne s'en sont pas tenus à la stricte légalité dans leurs relations avec d'autres compagnies. Un traitement similaire dans ce cas peut se justifier. La compagnie a beaucoup fait pour développer les provinces des prairies. Ses voies sont bien placées, ont été construites économiquement, et ont une haute valeur pour le service public. Des lignes construites dernièrement, aussi, nous pouvons dire qu'elles ont été bien placé du point de vue du génie, sinon du trafic, et qu'elles ont été construites économiquement. Et si dans ces dernières années les actionnaires du *Canadian-Northern* ont été emportés par une vague d'optimisme non-fondé, au moins pouvons-nous dire, dans leur faveur, que la presque totalité de la population du Canada s'attendaient au même succès. Nous sommes d'avis qu'en fin de compte un règlement équitable de l'affaire serait de laisser aux actionnaires du *Canadian-Northern* une modique portion des actions qu'ils détiennent actuellement.

On recommande l'arbitrage.

Mais dans l'arrangement que nous proposons les fidéi-commissaires devront exploiter le *Canadian-Northern* comme partie d'un réseau composé. Il sera donc impossible à la compagnie du *Canadian-Northern,* comme telle, d'acquérir des dividendes sur son capital distinct. Nous proposons qu'au cas où il serait décidé de permettre aux actionnaires actuels de retenir une partie de leurs actions, la Loi du Parlement qui crée les fidéi-commissaires stipulera l'arbitrage entre les commissaires et la compagnie du *Canadian-Northern* et crée une commission d'arbitrage pour agir immédiatement. Les fidéi-commissaires devraient nommer un arbitre, les actionnaires du *Canadian-Northern* l'autre, puis ces deux s'entendront sur le choix d'un troisième; advenant le cas où ils ne peuvent s'entendre sur cette nomination, l'arbitre sera choisi par le juge en chef de la cour de l'Echiquier; et la décision de cette commission devrait être sans appel.

Les arbitres devraient avoir le pouvoir de décider de deux questions:

(1) Qu'elle proportion du capital ordinaire du *Canadian-Northern* devrait avec justice rester dans les mains des détenteurs actuels;

(2) Quelle proportion des encaissements de la *Dominion Railway Company* peut avec justice être considérée comme provenant des lignes du *Canadian-Northern.*

Pour illustrer ce que nous voulons dire, supposons une décision des arbitres à l'effet que 5 pour 100 des actions du *Canadian-Northern* resteront la propriété des détenteurs actuels et en plus qu'une moitié des encaissements de la *Dominion Railway Company* sera avec justice imputable aux lignes du *Canadian-Northern.* Alors leur décision signifiera qu'à même tout dividende déclaré à l'avenir par la *Dominion Railway Company* 2½ pour 100 (la moitié de 5 pour 100) sera payable aux détenteurs actuels des actions du *Canadian-Northern* ou à leurs acquéreurs par transfert. Nous croyons que les arbitres devraient fixer ce pourcentage une fois pour toutes. Une condition du règlement devrait être que les actionnaires en minorité, du *Canadian-Northern* fussent tenus de nommer les fidéi-commissaires, par un acte irrévocable, pour voter leurs actions par procuration. On veillera naturellement à ce que la commission d'arbitrage ne tienne compte que des lignes du *Canadian-Northern* telles qu'elles sont à la date de la passation de la loi, et ne prendra nullement en considération une augmentation subséquente dans le revenu provenant de déboursés additionnels de l'argent public.

LES ACTIONNAIRES DU GRAND-TRONC.

La position de la compagnie du Grand-Tronc est entièrement différente de celle de la compagnie du *Canadian-Northern.* La compagnie du Grand-Tronc a cinq catégories distinctes d'actionnaires; le *Canadian-Northern* n'a que le capital ordinaire. Les actions du Grand-Tronc représentent—à quel degré il est maintenant presque impossible et plutôt inutile de déterminer, car la compagnie existe depuis plus de soixante ans—l'argent comptant déboursé; les actions du *Canadian-Northern* ne représentent pas d'argent comptant, seulement une réversion possible. La compagnie du Grand-Tronc a toujours payé des dividendes sur certaines catégories du capital; le capital ordinaire du *Canadian-Northern* n'a jamais eu même le prospect d'un dividende immédiat. Le *Canadian-Northern* a été construit économiquement et il est modérément capitalisé. On ne peut dire cela ni du Grand-Tronc ni du Grand-Tronc-Pacifique. Le *Canadian-Northern* a un capital de $54,961 du mille; le Grand-Tronc, $127,340; le Grand-Tronc-Pacifique, $98,018. Evidemment les deux compagnies ne peuvent être traitées de la même manière. Evidemment aussi les droits des cinq catégories d'actionnaires du Grand-Tronc diffèrent largement d'une catégorie à l'autre. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il nous est impossible de déterminer ces droits respectifs; que toute compensation faite aux actionnaires pour la reddition de leurs actions doit être faite non à eux, mais à la compagnie comme corps; et que les directeurs de la compagnie doivent assumer la responsabilité de préparer un plan qui fasse une répartition équitable entre les catégories, ainsi que d'obtenir les consentements et l'autorité légale nécessaires pour mettre le plan à l'œuvre.

A considérer le problème de ce point de vue nous devons étudier de quelle manière nous pouvons arriver à une compensation équitable pour la compagnie. Le rapport de

la compagnie pour l'année terminée le 31 décembre 1915 donne l'état du capital-actions comme suit:

ETAT DU CAPITAL SOCIAL ET DU CAPITAL-ACTIONS INDIQUANT LA PROPORTION ÉMISE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1915.

Description.	Montant autorisé.	Montant émis.	Montant non émis.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Capital garanti, 4 p. c.	12,500,000 0 0	12,500,000 0 0	....
1er capital privilégié, 5 p.c.	3,420,000 0 0	3,420,000 0 0	....
2e capital privilégié, 5 p.c.	2,530,000 0 0	2,530,000 0 0	....
3e capital privilégié, 4 p.c.	7,168,055 4 6	7,168,055 4 6	....
Total, actions privilégiées	25,618,055 4 6	25,618,055 4 6	....
Actions ordinaires	24,797,761 2 7	23,955,436 17 3	842,324 5 4
Grand total	50,415,816 7 1	49,573,492 1 9	£842,324 5 4

Le total émis peut être pris en chiffres ronds comme étant de $240,000,000. On remarquera qu'approximativement une moitié est du capital privilégié et l'autre moitié du capital ordinaire. L'évaluation de la Bourse de Londres pour ce chiffre nominal de $240,000,000 est autour de $70,000,000 ou $75,000,000, de 56 à peu près pour le capital garanti à 4 pour 100 qui depuis dix ans a reçu son dividende en entier (excepté une année où il était à court d'un demi pour cent), jusqu'à environ 10 pour le capital ordinaire qui n'a jamais reçu de dividende. La table ci-dessous fait voir l'histoire des dividendes depuis les dix dernières années:

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA—DIVIDENDES PAYÉS.

Année.	Garanti.		Premières actions privilégiées, 5%.		Deuxièmes actions privilégiées, 5%.		Troisièmes actions privilégiées, 4%.		Total.
	%	$ c.	%	$ c.	%	$ c.	%	$ c.	$ c.
1906......	4	1,520,404 60	5	831,428 64	5	615,244 16	3	1,046,036 84	4,013,114 24
1907......	4	1,638,952 95	5	831,428 64	5	615,244 16	3	1,046,036 84	4,131,662 59
1908......	4	1,861,121 49	5	831,428 64	2½	307,622 08	....	....	3,000,172 21
1909......	4	1,915,522 07	5	831,428 64	5	615,244 16	....	....	3,362,194 87
1910......	4	1,960,171 50	5	831,428 64	5	615,244 16	½	174,339 47	3,581,183 77
1911......	4	2,080,161 11	5	831,428 64	5	615,244 16	1½	523,018 42	4,049,852 33
1912......	4	2,351,148 07	5	831,428 64	5	615,244 16	2½	871,697 36	4,669,518 23
1913......	4	2,417,871 06	5	831,428 64	5	615,244 16	2½	871,697 36	4,736 241 22
1914......	3½	2,129,166 67	....	....	....	....	....	....	2,129,166 67
1915......	4	2,433,333 33	....	....	....	....	....	....	2,433,333 33
		20,307,852 85		6,651,429 12		4,614,331 20		4,532,826 29	36,106,439 46
Moyen. de 10 ans..	....	2,030,785 28		655,142 91		461,433 12		453,282 63	3,610,643 94

On verra que le montant moyen payé en dividendes a été $3,600,000 par année. De sorte que l'évaluation de la bourse pour vrai dire capitalise les dividendes sur une base de 5 pour 100. Et ce chiffre dans un pays qui se développe rapidement pourrait être raisonnable si ces dividendes se gagnaient et pouvaient se maintenir. Mais en

vue de la déclaration des fonctionnaires mêmes de la compagnie que $21,000,000, qui auraient dû être déboursés à même les recettes pour l'entretien, n'ont pas été ainsi déboursés on ne peut prétendre que ces dividendes ont été gagnés. En vue, aussi, du fait que la compagnie doit faire face à un passif immédiat de $5,000,000 par année relativement au Grand-Tronc-Pacifique et de la déclaration de ses propres fonctionnaires qu'un déboursé de $30,000,000 sur le compte du capital est immédiatement nécessaire pour mettre les voies de la compagnie en état de suffire à son trafic actuel, on peut encore moins prétendre que les dividendes pourront se maintenir. On ne peut donc pas s'attendre à ce que les fidéi-commissaires prennent le capital des actionnaires sur la base des dividendes passés. Même si le Gouvernement les déchargeait entièrement, comme il a été proposé par leur président, de leur malheureuse entreprise du Grand-Tronc-Pacifique— et comme nous l'avons déjà dit nous ne pouvons croire que cette demande puisse être justifiée en raison—il est évident que la compagnie du Grand-Tronc n'est pas et ne sera pas pour quelque temps encore, dans une position qui lui permette de débourser des fonds à titre de dividendes. Nous considérons tout le capital-actions de la compagnie comme ayant très peu de valeur intrinsèque à l'heure actuelle. Basée sur la valeur présente du revenu susceptible d'être maintenu la compensation équitable serait très petite.

Conditions d'achat recommandées.

Mais nous ne croyons pas que ce soit là la seule base qui devait servir au peuple du Canada dans cette affaire. Nous pensons qu'il faut agir ici avec générosité plutôt qu'en stricte justice. Le Canada est bien l'obligé des actionnaires du Grand-Tronc qui dans les premiers jours, avec très peu d'aide de l'Etat, et en compétition avec les voies ferrées des Etats-Unis à ressources infiniment plus grandes, ont érigé le premier réseau de chemin de fer canadien. Plus tard la compagnie a dû rencontrer la concurrence de rivaux canadiens appuyés d'énormes subsides. Et on ne peut pas dire qu'en aucun temps de son histoire les actionnaires du Grand-Tronc aient obtenu des profits exhorbitants sur leur entreprise. Enfin de compte nous recommandons qu'à condition de la reddition par la compagnie du Grand-Tronc de tout leur capital-actions, garanti, privilégié et ordinaire, les commissaires accordent un octroi annuel imputable, comme frais d'exploitation, sur toute l'entreprise de la *Dominion Railway Company* durant les sept premières années, après laquelle période il sera augmenté de 40 au 50 pour 100. Nous avons laissé en blanc la place des chiffres, parcequ'il sera question du comptant en main, de la valeur du matériel emmagasiné, etc., ce qui nécessitera une fixation conjointe du montant précis. Mais ce que nous voulons dire est que le premier chiffre devrait être un pourcentage modeste mais important de $3,600,000 (le dividende moyen payé depuis les dix dernières années).

Valeur réelle de la propriété du Grand-Tronc.

Nous comprenons bien que les actionnaires en dehors du Canada, qu'on peut difficilement s'attendre à trouver tout-à-fait au courant de l'administration de leur propriété, non-seulement ne verront pas de générosité dans cette suggestion, tout d'abord,

mais croiront même qu'on manque de justice à leur égard. Nous trouvons donc sage d'exposer ici en résumé ce que nous avons exposé dans les pages précédentes de ce rapport.

1. Le revenu du Grand-Tronc appliqué aux dividendes a été en moyenne depuis les dix dernières années, $3,600,000.

2. Pour rencontrer les arrérages sur l'entretien. $21,000,000 doivent être déboursés sur-le-champ. Ce montant est presque égal à six dividendes annuels.

3. Pour prévenir la récurrence d'arrérages les frais d'entretien devront être à l'avenir beaucoup plus lourds que par le passé; pas moins de $2,500,000, selon l'avis du président, sur l'équipement seul.

4. Pour mettre la propriété en état de suffire à ses transactions actuelles $30,000,000 de capital nouveau doivent être déboursés immédiatement. A supposer même que la compagnie puisse lever ce montant, et ne le paie qu'au taux de 5 p.c., cela ajouterait $1,500,000 aux dépenses annuelles.

Et tout ceci sur les seules voies du Grand-Tronc lui-même, sans tenir compte de ses responsabilités relatives au Grand-Tronc-Pacifique. Ces dernières responsabilités qui se chiffrent aujourd'hui à $5,000,000, et atteindront bientôt plus de $7,000,000, il n'est pas besoin de les exposer de nouveau en détail. Le président du Grand-Tronc, dans sa lettre au premier Ministre, en date du 10 décembre 1915, a déclaré: "Dans les circonstances présentes il est impossible pour la compagnie du Grand-Tronc de faire face aux responsabilités additionnelles provenant du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique". Et lors de sa déposition devant notre commission d'enquête à Montréal le 24 février 1917, le président du Grand-Tronc à déclaré que non seulement il serait impossible à sa compagnie de remplir leur contrat, mais encore que cette impossibilité a toujours existé. Et néanmoins il n'y a aucun doute que la compagnie est légalement responsable des conditions du contrat. Et la compagnie du Grand-Tronc a la première responsabilité pour la conception de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

L'INTERCOLONIAL ET LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Nous avons recommandé que les chemins de fer Intercolonial et Transcontinental-National soient remis aux fidéicommissaires. Plusieurs raisons motivent cette recommandation. Nous sommes opposés, comme nous l'avons déjà dit, en principe, à l'exploitation industrielle sous la direction immédiate de l'Etat, et ce principe s'applique à ces chemins de fer tout autant qu'au Canadian-Northern, au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique. Mais, en plus des principes généraux, il y a maint argument de force en faveur du transfert dans les circonstances spéciales de ce cas.

On recommande le transfert du Transcontinental-National.

Prenons d'abord le Transcontinental-National; il est évident qu'on ne peut laisser cette voie dans son état actuel. Son nom même indique qu'elle a été construite comme une grande route nationale d'un océan à l'autre. On ne peut la laisser terminer dans un bout mort à Winnipeg. Ses espérances de devenir une entreprise payante et de gagner pour le peuple du Canada un remboursement pécuniaire adéquat sur les $160,-

000,000 qu'elle leur a coûté, ne sont pas très brillants dans aucuns cas, mais ses espérances sont absolument sans espoir si elle se termine à Winnipeg. Winnipeg est avant tout un centre de collection et de distribution plutôt qu'un centre de production. Ce qu'elle produit est expédié surtout vers l'ouest. Le chemin de fer Pacifique-Canadien peut rassembler et distribuer dans l'ouest; il peut colliger et distribuer dans l'est; il a ses ports de mer et ses agents de communication pour la traversée de l'océan atlantique; et il transportera tout son trafic sur sa propre voie, entre Winnipeg d'un côté et Toronto, Montréal et les ports de mer, de l'autre. Exactement la même chose doit se faire par la *Dominion Railway Company,* une fois que le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont combinés dans un seul réseau. Si le chemin de l'Etat, le Transcontinental-National, n'est pas pris dans ce réseau il périra d'inanition.

On recommande le transfert de l'Intercolonial.

Nous recommandons le transfert de l'Intercolonial pour trois raisons pratiques: l'intérêt des provinces maritimes; l'intérêt des contribuables canadiens; l'intérêt de l'entreprise elle-même.

Durant les vingt dernières années, les progrès des provinces maritimes ont été plus lents, à tout prendre, que l'avancement des quatre parties du pays. Cependant la matière première est d'accès facile, et les salaires sont sûrement aussi bas qu'ailleurs. Or une vaste et importante partie de ces provinces est desservie par l'Intercolonial seulement; ce réseau est simplement une ligne locale finissant à Montréal, sans raccordement direct avec les marchés de l'Ontario et de l'Ouest. Cet isolement a nui aux provinces maritimes.

L'encombrement récent, sur l'Intercolonial, a démontré nettement que ce réseau ne pouvait pas satisfaire aux exigences de ses affaires. Il devrait ou construire ses propres têtes de ligne à Montréal, ce qui lui coûterait au moins de dix à quinze millions et entraînerait de nouveaux doublements inutiles et inopportuns d'outillage aux dépens du public, ou bien avoir de droit d'accès au terminus du Grand-Tronc, où il arrive assujetti tout d'abord aux besoins propres du service particulier du Grand-Tronc. Il est indubitable que les habitants des provinces maritimes doivent être dans leur propre intérêt desservis, non pas par un service qui jusqu'ici n'a constitué qu'un embranchement honorable, mais par un régime vaste et direct qui lui ouvrirait tous les marchés du pays à égalité avec Montréal, Toronto et les autres centres manufacturiers. Et ceci intéresse aussi bien tout le Canada, car si un membre du corps y gagne quelque chose, tous les membres en profitent.

L'absorption de l'Intercolonial dans la *Dominion Railway Company* permettrait de plus de corriger une situation dont les provinces maritimes souffrent à l'heure actuelle. L'Intercolonial ne paye pas de taxes locales et cette exemption devrait disparaître. Elle n'a jamais été justifiée à notre avis. Une municipalité dont les rues sont subordonnées au fardeau des passages de l'Intercolonial a tout autant droit de traiter le chemin de fer comme contribuable et de lui imposer les taxes locales que si, par exemple, le Pacifique-Canadien était propriétaire des passages en question. L'exemption des institutions publiques servant à des fins purement publiques peut probablement être justifiée, mais quant au chemin de fer, les taxes locales font partie des frais d'ex-

ploitation, tout autant que les frais d'entretien ou de transport, et ces taxes doivent être payées, quel que soit le status de l'administration.

Nous savons qu'il existe dans les provinces Maritimes, une opinion très répandue sur l'obligation implicite du gouvernement à accorder des tarifs réduits. Afin qu'on ne craigne pas que ces droits supposés puissent être attaqués, nous croyons que la loi fédérale devrait décréter qu'aucune augmentation générale des tarifs locaux actuellement en vigueur sur l'Intercolonial ne sera faite par les syndics sans le consentement préalable de la Commission des chemins de fer.

Pour le bien public.

Nous recommandons en deuxième lieu le transfert de l'Intercolonial dans l'intérêt des contribuables canadiens. D'après les statistiques du ministère des Chemins de fer et canaux, 1916, les frais du capital de ce réseau ont été de $106,312,705.25. Pour payer l'intérêt sur ce placement, il faudrait que le chemin de fer gagnât une recette nette d'environ cinq millions. On a à vrai dire fort ingénieusement soutenu, ces temps derniers, que le réseau aurait dû gagner, dès ses débuts, un intérêt commercialement proportionnel, et que tous les intérêts qu'il n'a pas gagnés au cours de son existence entière devraient être capitalisés et calculés pour vérifier la somme qu'il a effectivement coûtée au Canada.

Nous ne pouvons pas admettre cet argument plutôt fantastique. Si cette théorie était acceptée il est certain qu'une tendance identique devrait être suivie pour tous les chemins de fer ordinaires. L'intérêt qui n'a jamais été payé devrait naturellement être calculé de même façon, quant à toutes les subventions d'argent que les réseaux particuliers ont reçues, et quant à la valeur de toutes les concessions territoriales qu'ils ont obtenues, et le tout devrait être porté à un compte imaginaire sur lequel il faudrait obtenir des revenus imaginaires. De plus, le compte du capital de tout chemin de fer devrait être refondu de même façon afin de reporter dans le compte l'argent qui aurait dû être payé en dividendes sur le capital-actions, dans les années où l'on n'a pas payé de dividende ou dans lesquelles on a accordé un dividende insuffisant.

Tel doute qu'on ait sur l'utilité de chercher à gagner un intérêt sur un capital, on ne discutera pas que le réseau doit être administré de façon à gagner au moins les frais d'exploitation, y compris une proportion suffisante qui garantisse les taxes. Et même en oubliant l'historique des débuts de l'entreprise, et en étudiant tout simplement les années 1889-1916 au cours desquelles les plus grands progrès se sont accomplis au Canada, où le trafic des chemins de fer canadiens a accusé la plus forte augmentation. L'Intercolonial n'a pas payé de taxes et n'a pas gagné non plus ses frais d'exploitation. Durant la période susdite, les déficits d'exploitation signalés se chiffrent à $11,188,885.-50. Les surplus totaux d'exploitation se sont chiffrés à $1,651,239.73. Il y avait toutefois de plus, en 1912-16, une somme de $3,046,406.86, imputée aux frais courants et appliquée aux renouvellements, lesquels, d'après les méthodes de comptabilité préalablement en vigueur, auraient été portés au surplus. En réunissant ces deux chiffres et en les déduisant du déficit, nous trouvons que durant les vingt-huit années (de 1889 à 1916), il y a eu un déficit acumulé de $6,491,232.91 du chef de l'exploitation.

Et ce n'est pas tout. Jusqu'en 1908 on n'imputait au revenu aucun frais de renouvellements et de remplacements nécessaires. Or lorsque l'outillage est augmenté et perfectionné il peut être juste d'imputer au capital l'excédent du coût des agrandissements. Mais on ne saurait justifier l'imputation au capital des simples renouvellements et des remplacements. On a imputé, de 1908 à 1911, du chef des renouvellements du roulant, des rails et traverses, une somme annuelle de $510,000 aux frais dexploitation. Mais cette somme était très insuffisante, comme le démontre le fait suivant: depuis lors, en plus de la somme annuelle de $510,000, la somme supplémentaire de $3,046,406.86 susdite a été elle aussi portée aux renouvellements.

L'augmentation du coût militaire du chemin de fer accuse nettement le résultat découlant de l'imposition de semblabes item de renouvellement au compte du capital. Ce chiffre n'aurait peut-être pas grande importance dans le cas d'un chemin de fer nouveau nécessitant l'agrandissement constant du territoire desservi, l'établissement de nouvelles têtes de ligne et l'augmentation de l'outillage. Mais dans le cas d'une propriété de vieille date comme l'Intercolonial, cela indique en partie, assurément, des pertes et une accrue imparfaite du capital. Les rapports milliaires de l'année 1899 indiquent 1,315 milles et un coût milliaire de $37,957.36. En 1911, le milliaire indique 1,455 milles et un coût de $ 57,419.87 par mille. En treize ans, les frais du capital du régime, par mille, ont donc augmenté dans les livres du réseau, d'au moins 51.27 pour cent. Durant les mêmes treize années, des surplus de $1,594,954.64 et des déficits de $3,915,193.-39 ont été signalés. Il est évident que les surplus étaient illusoires et que les déficits dépassaient les chiffres accusés aux rapports.

Depuis 1911, le coût milliaire s'est fortement augmenté, mais cela vient surtout des frais des nouvelles têtes de lignes d'Halifax, légitimement imputés au capital. Et depuis 1912, on a adopté l'habitude justifiée d'imputer les renouvellements aux frais courants.

POUR LE BIEN D'UNE BONNE ADMINISTRATION.

Nous recommandons, en dernier lieu, le transfert de l'Intercolonial, dans l'intérêt de l'entreprise elle-même. Nous sommes certains qu'elle sera mieux exploitée, comme partie du vaste régime qu'au titre d'une propriété indépendante. On ne doit pas prévoir que des hommes capables et ambitieux fassent d'aussi bon travail—dans un chemin de fer purement local, sans avantage autre que de faibles perspectives d'avancement ou de distinction—qu'ils en fassent s'ils ont les perspectives de promotion offertes par un grand réseau. Si leur horizon se borne à la sphère de l'Intercolonial, ils deviendront relâchés ou porteront ailleurs leur activité. Nous avons déjà signalé l'économie qu'on peut effectuer dans l'établissement de terminus centraux à Montréal. Cette vérité s'applique aussi bien à l'outillage. Un régime embrassant tout le pays établi une moyenne d'utilisation de son roulant en satisfaisant aux insuffisances temporaires d'une région par l'excédent temporaire d'une autre. Une petite entreprise ne fournit le roulant que pour les exigences maximums seulement, et se voit obligée de laisser cet excédent inactif durant la majeure partie de l'année.

Recommandations secondaires.

Nous croyons que les syndics ne devraient pas être tenus d'accepter la responsabilité des diverses entreprises filiales des chemins de fer qui leur seraient confiées, comme, entre autres, la cale-sèche du Grand-Tronc-Pacifique, à Prince-Rupert, et les améliorations proposées de havrage à Halifax. Nous pourrions laisser aux syndics le soin de régler, par convention avec le gouvernement, la liste des propriétés qu'il ne faudrait pas leur transférer.

Pour quelques-unes des compagnies filiales du *Canadian-Northern* dont le *Canadian-Northern-Quebec* est la plus importante, la compagnie mère ne possède pas le total des actions, tout en détenant la direction. Nous croyons que les syndics devraient de bonne heure, soit par convention ou par procédure légale, prendre les mesures voulues pour centraliser les actions de l'extérieur. Cette acquisition est désirable non seulement pour éviter les conflits possibles futurs d'intérêts, mais aussi pour élaguer la nécessité de tenir une comptabilité séparée.

Nous constatons que certaines propriétés utilisées aux fins du chemin de fer n'ont pas encore été acquises par le *Canadian-Northern*. Le prêt de $45,000,000 accordé par le gouvernement en 1914 comportait cette acquisition comme condition. Nous avons

[1] En voici la liste :—

Chemin de fer	Total du capital-actions.	Détenu par ou pour le Canadian-Northern.	Détenu en dehors du Canadian-Northern.	Pourcentage.
	$	$	$	
Canadian-Northern-Quebec....	9,550,000	{ 2,000,000 / 5,144,600 }	2,405,400	a74·7
Québec et lac Saint-Jean	4,524,000	4,002,800	521,200	88·46
Duluth, Winnipeg et Pacifique..........	6,000,000	3,060,000	2,940,000	51·

Il existe aussi de petites sommes variant de 500 à 3,000 actions détenues par d'autres compagnies. Mais ces actions ne sont probablement que des qualifications de directeurs.

a Le *Canadian-Northern* possède $2,000,000 d'actions du *Canadian-Northern-Quebec*, directement ; aussi 71·9 pour 100 des actions de la *Northern Consolidated Holding Company, Limited*, qui détient $5,144,600 en actions du *Canadian-Northern-Quebec*.

signalé cette omission à M. MacLeod, administrateur général de la compagnie, et il nous a dit que c'était tout simplement une inadvertance, et qu'on avait l'intention de rentrer tous les titres.

Là où les titres n'ont pas été acquis nous comprenons qu'ils sont détenus par les compagnies affiliées. Nous disons "comprendre", car le peu de temps dont nous avons pu disposer ne nous a pas permis de faire chercher tous les titres en question. Il est toutefois visible que toutes les terres sur lesquelles passent les rails du *Canadian-Northern*,—ligne principale ou lignes secondaires, ou aiguillages conduisant aux élévateurs, ou voies de chargement—devraient être acquises à la compagnie et non pas laissées aux intérêts affiliés, aux compagnies constituantes ou subsidiaires, même si le *Canadian-Norther* détient la majeure partie des actions de ces compagnies.

Nous croyons que la loi devrait acquérir pour le *Canadian-Northern* toutes les terres qui ont été effectivement assujetties aux fins du service ferroviaire, subordonnément à tous les droits existant lors de la publication du présent rapport (en dehors des

droits des compagnies affiliées, ou de la *Cie Messrs. Mackenzie & Mann, Limited,* ou de ces messieurs à leur titre particulier).

Nous croyons aussi que la loi devrait déférer à la cour de l'Echiquier l'arbitrage de toute question touchant les autres droits du dehors, s'il en est. Il est naturellement évident qu'il faudrait, jusqu'à concurrence de la somme que les exigences extérieures pourraient faire valoir, établir des réductions dans les estimations que nous avons faites quant aux actifs du *Canadian-Northern.*

Il faudrait aussi que les syndics étudient de bonne heure la posture des porteurs de débentures convertissables à 5 pour 100 sur le revenu du *Canadian-Northern.* Ces débentures ont été placées à Londres en 1911 et 1912 jusqu'à concurrence de $25,000,000, quelques-unes à prime élevée, et la compagnie en a obtenu plus de $24,000,000 en argent. La fiducie en vertu de laquelle elles ont été émises les impute à l'actif de la compagnie, subordonnément aux charges existantes, mais donne aux porteurs le droit de recevoir l'intérêt sur le revenu s'il est acquis seulement. Nul intérêt n'a été payé depuis juin 1915. Le gouvernement fédéral reconnaissait en 1914, qu'au point de vue du capital, ces débentures sur le réseau avait priorité sur les prêts mêmes du gouvernement. Mais le revenu de ce chef n'est pas gagné, et rien ne fait prévoir qu'il le soit même en partie dans un avenir rapproché. Mais comme elles constituent une charge sur l'actif, ou du moins sur certains actifs et sur le revenu acquis du *Canadian-Northern* ou quelques parties de ce revenu, ce fait peut compliquer l'exploitation et la comptabilité d'un régime unifié. Nous croyons qu'au mérite cette cause doit être envisagée avec quelque sympathie. Nous croyons que les syndics devraient négocier une entente avec les porteurs, en substituant aux droits de ces derniers à cinq pour cent dans un avenir indéfini, le droit de recevoir soit un intérêt moindre—disons 3 pour 100 peut-être à compter de l'investiture de syndics en charge du *Canadian-Northern* ou comme alternative, disons 1 pour 100 immédiatement, 3 pour 100 après certaine date, et 5 pour 100 à compter d'une date davantage retardée.

Les syndics au point de vue légal.

Les syndics détiendraient l'Intercolonial et le Transcontinental comme propriétaires de droit de la propriété matérielle, et ils détiendraient le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique par leur détention du capital-actions. L'existence de ces trois compagnies, ainsi que de leurs filiales diverses, continuerait nominalement sans modification et il ne serait conséquemment être question de déranger les droits des porteurs d'obligations et de débentures.

De la finance de la compagnie de réseaux fédéraux.

Nous recommandons que les syndics, dès que les réseaux ci-dessus leur auront été transférés, les exploitent incessamment sous leur propre direction. Il faut nécessairement un certain intervalle avant d'achever tous les transferts, mais nous ne voyons pas pourquoi les syndics ne prendraient pas la direction de chaque réseau dès que les arrangements auront été clos pour son transfert. Le but ultime qu'il ne faudra pas perdre de vue, dès les débuts, est que tous ces chemins de fer doivent être

exploités comme système unifié. Pour les fins d'administration journalière, on devra, croyons-nous, former une commission d'exploitation; comme membres de cette commission, les syndics devront pouvoir s'adjoindre au moins quatre fonctionnaires ayant rang de vice-présidents. Dans les séances du comité, ces fonctionnaires devront avoir vote égal avec les syndics. Mais toute question de programme et de finance devra être laissée aux syndics seuls. Nous laisserions à la discrétion future des syndics le choix d'exploiter les chemins de fer comme régime unifié partant d'un centre, ou de constituer deux grandes divisions ou plus. (1)

De la finance de la compagnie des chemins de fer fédéraux.

Le projet que nous recommandons donnera aux syndics un régime complet et refermé de 20,000 milles. Les charges fixent actuelles se chiffrent à environ $34,-000,000 par année, ou $1,700 par mille. Si nous accordons un autre $6,000,000 comme annuité aux actionnaires du Grand-Tronc, pour composer avec les porteurs de débentures sur le revenu du *Canadian-Northern,* et comme intérêt sur le capital nouveau incessamment exigé, il y aura de prime abord des charges fixes de $40,000,000, en chiffres ronds, ou $2,000 par mille. Touchant les 3,777 milles de ce régime compris dans les chemins de fer actuel du gouvernement, il n'y aura pas un seul sou de dette sur obligations. Ceci facilitera énormément la tâche des syndics dans leur finance nécessaire. Nous supposons qu'en plus de l'achat d'outillage par des syndics, il faudra lever pluplusieurs millions de dollars pour perfectionnements, dont quelques-uns, entre autres un nouveau garage à marchandises à Niagara-Falls, sont à l'heure actuelle urgents. Nous suggérons la création d'une hypothèque générale de remboursement, imputée tout d'abord aux lignes de l'Intercolonial et du Transcontinental, et en deuxième lieu à toutes les autres lignes du régime, subordonnément aux hypothèques existantes. La somme de l'hypothèque devra être limitée. Le taux de l'intérêt sur chaque émission devra être déterminé lors de l'émission. Nous ne croyons pas qu'une garantie expresse du Gouvernement soit nécessaire. Quand à l'Intercolonial, qui n'a pas de dettes sur obligations, il gagne actuellement un revenu net substantiel; nous ne doutons pas que, lorsque le réseau fera partie d'un grand régime, ce revenu ne s'augmente. Dans tous les cas, la garantie devrait être inutile dans un avenir relativement rapproché. Un réseau de vingt mille milles, dans un pays qui se développe rapidement, devrait avant longtemps pouvoir porter, sans aide, des dettes d'obligations qui ne demanderaient pas beaucoup à notre avis pour dépasser $2,000 par mille.

De l'exploitation sur une base industrielle.

Nous avons, pour les raisons énumérées ci-dessus, recommandé que l'Intercolonial et le Transcontinental soient cédés sans charge, mais nous croyons que les syndics et le public devraient toujours se rappeler que le capital réel du régime nouveau

---

1 Nous comprenons que le Pacifique-Canadien avait jadis des vice-présidents indépendants pour l'exploitation et le trafic, quant aux lignes de l'est et de l'ouest, respectivement, mais que ce status a été dernièrement modifié; à l'heure actuelle le régime entier est dirigé d'un centre, et le bureau du Pacifique-Canadien est convaincu que la modification constitue un perfectionnement.

embrasse le coût des deux lignes. En d'autres termes, les syndics sont responsables d'un revenu non pas seulement sur le capital des réseaux de ces compagnies, qu'on acquiert, mais aussi sur le capital placé dans les chemins de fer du Gouvernement; car s'ils n'ont pas de compte séparé du capital, ainsi justement appelé, leur construction a coûté au public du Canada une somme de $276,000,000, et les contribuables canadiens payent chaque année un intérêt sur ce capital à même les impôts généraux du pays.

Nous irions plus loin et décréterions, dans la loi fédérale créant une commission de syndics dont le devoir est d'exploiter leur régime de voies ferrées comme entreprise industrielle et de ne pas faire de réduction générale dans leurs tarifs, à moins d'en avoir reçu l'ordre de la Commission des chemins de fer, avant qu'un intérêt raisonnable soit acquis sur la valeur capitalisée de l'entreprise. Deux raisons le demandent: nous croyons que l'obligation d'exploiter le réseau comme entreprise industrielle, en concurrence avec un rival bien établi et bien outillé, stimulera l'administration efficace et économique; nous croyons de plus que les réductions en faveur de certaines catégories de commerce et de denrées, qui apportent les tarifs de voies ferrées au-dessous d'un chiffre raisonnablement rémunérateur, sont mauvaises en principe. Elles ont pour résultats de céder un fait: on donne à certains individus et à certaines localités un boni au détriment du public en général. Si des avantages doivent être accordés—il ne nous appartient pas d'exprimer une opinion sur ce point—nous croyons qu'ils devraient être ouvertement accordés par vote du Parlement, et non pas octroyés sous le déguisement d'un tarif de chemin de fer réduit à une portée non rémunératrice.

Des grands pouvoirs à donner aux syndics.

Nous croyons que subordonnément à la juridiction de la Commission des chemins de fer, les syndics devraient avoir les plus larges pouvoirs dans l'administration de leur entreprise. Il leur faudra décider comment ils pourront assurer l'efficacité et l'économie en combinant ce qui jusqu'alors avait constitué deux réseaux rivaux. Il leur faudra décider sur les nouveaux raccordements à faire pour raccourcir les trajets; sur les lignes à exploiter comme lignes maîtresses ou comme embranchements; sur les cas où deux lignes simples peuvent être utilisées comme ligne double unique; sur les endroits où les prolongements peuvent être établis avec profit; sur la façon de trouver le capital ils devront se rappeler toujours que l'intention n'est pas d'établir des monopoles locaux, mais de maintenir une concurrence raisonnable entre leur réseau et celui du Pacifique-Canadien. Il leur faudra détenir le pouvoir discrétionnaire de juger jusqu'à quel point les profits nets devront être impérativement affectés aux fins des chemins de fer, et jusqu'à quel point on pourra les affecter à payer un dividende sur le capital-actions.

Enfin nous conferons aux syndics toutes les responsabilités et tous les pouvoirs qu'une compagnie ordinaire répartit entre les directeurs et les actionnaires. Nous croyons que le désir de rendre le meilleur compte possible de leur gérance au peuple du Canada constituera un mobile suffisant pour les amener à administrer leurs chemins de fer avec efficacité et économie.

De la responsabilité financière du gouvernement.

Nous avons recommandé que le gouvernement accepte une responsabilité à l'endroit des syndics, mais non pas directement vis-à-vis des propriétaires actuels, dans l'intérêt de toutes les garanties imposées au nouveau régime unifié. Nous ne saurions prédire avec un semblant de certitude ce que sera cette obligation, mais le tableau suivant que nous avons compilé indique les résultats, pour l'exercice clos le 30 juin 1916, de l'exploitation des diverses entreprises des chemins de fer dont nous recommandons l'unification.

EXTRAIT DES RAPPORTS AU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, 30 JUIN 1916, (SAUF POUR CE QUI EST DES EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE).

—	Can.-Northern.	Grand-Tronc.	Grand-Tronc-Pacifique.	Embranchements du G.-T.-P.	Intercolonial.	Transcontinen'l	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes d'exploitation	35,476,275 06	39,155,040 10	6,963,188 88	1,319,599 16	15,686,661 91	5,798,516 09	104,399,281 20
Frais d'exploitation	25,244,186 12	28,782,012 69	5,902,843 30	1,370,133 51	13,323,183 16	5,360,061 58	79,991,420 36
Recettes nettes d'exploitation	10,232,088 94	10,373,027 41	1,060,345 58	Perte 50,534 35	2,363,478, 75	429,454 51	24,407,860 84
Opérations extérieures			10,588 55				10,558 55
Taxes	741,508 11	853,596 39					1,595,104 50
Revenu de l'exploitation	9,490,580 83	9,519,431 02	1,070,904 13	Perte 50,534 35	2,363,478 75	429,454 51	22,823,314 89
Autre revenu		3,634,123 65				37,680 84	3,671,804 49
Revenu brut	9,490,580 83	13,153,554 67	1,070,904 13	Perte 50,534 35	2,363,478 75	466,135 35	26,495,119 38
Intérêt sur la dette consolidée	9,885,153 14	7,644 631 07					17,529 784 21
Autres dépenses	506,010 29	2,415,539 70			167,214 29	808,750 86	3,897,515 14
Dividendes		†2,433,333 33					2,433,333 33
Déduction totale du revenu	10,391,163 43	12,493,504 10			167,214 29	808,750 86	23,860 632 68
Surplus et perte pour l'année	Perte 900,582 60	660,050 57	*1,070,904 13	Perte 50,534 35	2,196,264 46	Perte 342,615 51	Surplus— 2,633,486 70
Item des profits et pertes	267,885 85						Déduction— 267,885 85
							Surplus— 2,365,600 85
Ajouter l'intérêt à prélever	5,445,389 56		6,668,084 04	538,760 16			12,652,233 76
Ajouter la perte approximative, chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard							250,000 00
Total							12,902,333 00

* Avant les charges. † Div. sur actions garanties.

Perspectives des chemins de fer du Dominion.

Pour ce tableau, on verra qu'il y a eu un excédent nominal de revenu sur les dépenses et autres frais fixes, de $2,365,000. Mais les chiffres ci-dessus ne tiennent aucun compte de l'intérêt qu'il a fallu payer sur le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc--Pacifique et les embranchements de ce dernier chemin de fer, formant un total de $12,650,000, ni d'une perte d'environ $250,000 sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Le total de ces item est de $12,900,000. Déduisant le surplus, il semblerait, si ces chemins de fer avaient été sous la direction des syndics, pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1900, et si tous les principaux frais avaient été payés à même le revenu, que les syndics eussent eu à faire appel au Gouvernement pour en obtenir les $10,500,000 nécessaires pour combler le déficit.

Nous croyons que les résultats, pour l'exercice se terminant le 30 juin 1917, seront à peu près les mêmes. Les recettes brutes peuvent s'élever, mais les frais d'exploitation augmentent rapidement, surtout à cause du prix excessif du charbon, de la mauvaise température et de la congestion du trafic. Lorsque les syndics rentreront en fonction, ils auront à faire face, en outre de l'intérêt actuel, au coût du règlement avec les détenteurs d'obligations du revenu convertible du *Canadian-Northern,* aux annuités payables aux actionnaires du Grand-Tronc et à l'intérêt sur le capital nécessaire à l'achèvement du réseau et aux améliorations et additions urgentes. De plus, pour les raisons déjà données, nous ne croyons pas que le dividende du Grand-Tronc soit un surplus net réel. Il devrait être consacré à l'intention de la propriété. D'un autre côté, les économies résultant de la fusion des réseaux du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique devraient être considérables, lorsque, avec le temps, on aura fait disparaître les multiplications inutiles. Nous ne voulons pas faire de prédiction, mais nous espérons que les économies balanceront au moins les frais additionnels pour la nouvelle capitalisation.

Si, alors, nous prenons, comme point de départ, un déficit d'environ $12,500,000 par année, et si nous supposons que ce déficit n'augmentera guère dans un ou deux ans, mais, d'un autre côté, ne diminuera pas, alors, pour en arriver à un degré de solvabilité, les chemins de fer du Dominion devront fournir un revenu brut additionnel de quelque $50,000,000, et retenir le quart de ce montant comme net. Le revenu brut actuel dépasse facilement les $100,000,000; et il n'est pas déraisonnable d'espérer qu'il augmentera de 50 pour 100 au cours de six ou sept années, si le Canada continue à prospérer d'une manière normale. Mais cela dépend, non pas sur l'administration des voies ferrées, mais sur l'avenir toujours incertain.

Nous ne faisons pas l'évaluation détaillée des recettes probables ou des réductions possibles des frais d'exploitation qu'apporterait le système de syndics. Cependant, nous avons entière confiance dans le pays, dans ses ressources et ses avantages.

Le Pacifique-Canadien a été et est un grand succès. Réunis sous une même direction, avec un seul réseau transcontinental bien distribué, au lieu des deux embranchements nécessaires dans l'Ouest et dans l'Est, nous sommes certains que dans un avenir rapproché, on obtiendra un succès au moins égal à celui du Pacifique-Canadien. Le chemin de fer du Dominion, devrait bientôt avoir un revenu d'exploitation égal à celui du Pacifique-Canadien. Avec une direction économique, exempte d'ingérence politique, l'obtention d'un résultat financier satisfaisant n'est qu'une question de temps.

Exemples d'économies résultant de la fusion.

Nous ne voulons pas embarrasser la direction future par l'énumération détaillée des économies possibles. Mais il est évident que la réunion des agences multiples et locales sera une épargne très considérable; les gares communes et le service conjoint donneront un résultat semblable; on économisera en réunissant les embranchements des prairies, de manière à obtenir la route la plus courte pour atteindre les marchés des centres et les autres. On pourra aussi faire des économies considérables dans l'exploitation du trafic à longue distance. A l'est de Winnipeg ceci nécessiterait un nouveau capital très restreint. Nous croyons que le terrain qui sépare la station de Cavell, sur le Transcontinental, et la station du lac Long, sur le *Canadian-Northern,* convient à la construction facile et peu dispendieuse d'une voie ferrée. La distance est de 35 milles. La construction de ce court anneau raccourcirait de beaucoup la distance et permettrait l'emploi des meilleurs sections des deux réseaux. Par la réunion du Transcontinental de Winnipeg à Cavell, du nouvel anneau de Cavell au lac Long, et du *Canadian-Northern* au-delà de ce point, on formerait une route supérieure, à tous les points de vue, aux routes actuelles pour le trafic avec Toronto. La distance de Winnipeg à Toronto, par cette route, ne serait que de 1,197 milles. Cette distance est plus courte qu'aucune des trois routes actuelles, lesquelles sont comme suit: Pacifique-Canadien, 1,232; Transcontinental et Grand-Tronc, 1,256; *Canadian-Northern,* 1,309. La route fusionnée améliorerait aussi beaucoup le trafic de Port-Arthur à tous les points sur le Transcontinental à l'est de Cavell. Ce trafic est actuellement ramené à la jonction supérieure, à 188 milles au nord-ouest, avant de se diriger vers l'est. Et, actuellement, une grande partie du charbon employé sur la voie fait ce détour. Pour le grain expédié dans l'est, des élévateurs de Port-Arthur à Québec et au-delà, la route combinée offrira aussi des avantages que l'une ou l'autre ligne ne peut donner séparément.

On peut faire les mêmes économies à l'ouest de Winnipeg, sans autres dépenses que celles qu'entraînerait la réunion des voies presque voisines. On peut raccourcir la route de Winnipeg à Victoria de 40 milles. On n'a pas besoin de multiplier les exemples ou d'exprimer en dollars les économies qui en résulteraient. Il suffit de dire que les simples frais de déplacement d'un convoi de marchandises à parcours continu sont d'au moins 80 cents du mille. Cinquante milles signifient $40. Multipliez ceci par 365, et vous avez une économie de près de $15,000 par année sur chaque convoi, ce qui suffirait à payer l'intérêt sur $500,000 d'obligations à 3 pour 100 du Grand-Tronc-Pacifique, garanties par le Gouvernement. Et ce ne sont là que les simples frais de déplacement, lesquelles ne comprennent pas les autres frais de transport ou la diminution du frais d'entretien due à l'abandon de voies inutiles.

PARTIE VI.

LE DOMINION ET LES PROVINCES.—PUBLICITÉ.—REMARQUES GÉNÉRALES.

Régie de la commission des chemins de fer.

Plus d'une fois, dans ce rapport, nous avons mentionné le bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada, et avons soumis que le système de syndics soit placé sous sa juridiction. Nous attachons une grande importance à cette recommandation. Jusqu'ici, cette commission n'a eu juridiction que sur les chemins de fer appartenant à des compagnies. Elle n'a pas eu à s'occuper des voies ferrées de l'Etat. Nous croyons que cette distinction est injustifiée, et que la Commission devrait avoir juridiction sur tous les chemins de fer, sauf ceux dont les lettres patentes sont absolument provinciales. Le public peut avoir, de temps à autre, raison de se plaindre de l'administration de tout chemin de fer. Il n'est pas juste que quelqu'un, que ce soit un fonctionnaire de l'Etat ou un commissaire public, soit juge dans sa propre cause. De plus, à moins que la décision finale en matière de tarifs et autres questions semblables, soit sous une seule autorité, il peut y avoir au Canada deux politiques opposées au même moment. Il y a encore une autre raison que nous voulons souligner. La politique des chemins de fer est un livre fermé au public ordinaire. Il ne peut comprendre pourquoi les tarifs sont fixés comme ils le sont, pourquoi le service des convois ne serait pas établi de manière à répondre à ses besoins individuels, pourquoi des wagons ne sont pas partout à la disposition de tous. L'attitude normale du public envers l'administration des chemins de fer, que ces derniers appartiennent à une compagnie ou à l'Etat, est une attitude de méfiance, sinon d'hostilité ouverte. C'est une bonne chose pour le chemin de fer lui-même et pour ses patrons de dévoiler la manière dont les chemins de fer sont administrés; de donner les raisons de l'existence de telle ou telle condition, de dire pourquoi certaines concessions demandées ne peuvent pas être raisonnablement accordées, d'expliquer franchement tout au public. Si on ne gagne rien autre chose, c'est déjà beaucoup d'amener le plaignant et l'administrateur des chemins de fer en présence l'un de l'autre. Même s'ils ne peuvent s'accorder, ils se comprendront probablement mieux à l'avenir.

Commission chargée de faire rapport sur les lettres patentes.

D'un autre côté, nous recommandons aussi d'étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer. Le gouvernement fédéral accorde des lettres patentes pour un grand nombre de nouvelles voies ferrées. Pendant les années de 1900 à 1908, on a accordé 116 lettres patentes pour 37,862 milles de voie ferrée. 453 milles seulement ont réellement été construits. Au cours des deux années suivantes, on a accordé, selon une déclaration faite au Sénat par l'hon. M. Davis, le 6 avril 1910, respectivement, 68 let-

tres patentes pour environ 68,000 milles, et 75 pour quelque 75,000 milles. Nous croyons que l'on ne devrait pas accorder de lettres patentes, avant que la commission ait étudié les projets, et qu'elle ait fait rapport si, oui ou non, dans son opinion, la construction de la voie projetée est à l'avantage du public. L'opinion de la commission ne devrait pas nécessairement être acceptée par le parlement. Mais ce dernier, avant de décider, devrait avoir l'avantage de l'autorité d'un expert impartial.

Subventions et garanties.

Nous croyons aussi que l'on ne devrait accorder aucune subvention ou garantie avant que la Commission ait fait un rapport semblable; et que l'on ne devrait voter aucune subvention ou garantie au cours d'une session, à moins que le budget financier de l'année y pourvoit; et à moins que les promoteurs n'aient fait un dépôt important en argent ou en valeurs, comme preuve de la sincérité de leur requête.

Double régie fédérale et provinciale.

Dans le passé, il s'est présenté des cas, et ces cas peuvent se présenter de nouveau, dans lesquels des chemins de fer ont obtenu leurs lettres patentes des gouvernements provinciaux, faisant concurrence à des chemins de fer à chartre fédérale, et enlevant ainsi de ces derniers une partie du trafic nécessaire pour assurer la solvabilité de leur voie ferrée. Ceci n'est pas dans l'intérêt public. Il ne peut être à l'avantage général du Canada que des lettres patentes provinciales soient accordées, et, aussi dans la plupart des cas, qu'une subvention provinciale soit donnée, avec le résultat que d'abord une partie du trafic est enlevée d'une voie ferrée à chartre fédérale, forçant ainsi cette voie à recourir à la garantie que doit supporter les taxes générales du pays; et, ensuite, de charger la province d'un fardeau de garanties qu'elle ne pourra ensuite porter et qui nécessairement retombera sur le Dominion lui-même. Le gouvernement fédéral, lorsque le *Canadian-Northern* demanda l'énorme emprunt de $45,000,000, en 1914, se trouvait en présence de la possibilité, sinon de la probabilité, que certaines provinces ne pourrait faire honneur à leurs garanties parce qu'elles avaient assumé des obligations entièrement hors de proportions.

Il serait peut-être difficile aux autorités fédérales et provinciales de s'entendre sur un tel amendement à la loi de l'Amérique-Britannique du Nord, lequel ferait disparaître pour toujours une situation telle que celle qui s'est présentée en 1914, parce que les provinces avaient fortement engagé leur crédit, non pas pour une entreprise intra-provinciale, mais extra-provinciale, complètement en dehors de leur attribut propre. Le gouvernement fédéral doit, cependant, recourir aux pouvoirs actuels de la loi. Il devrait être entendu qu'aussitôt qu'une législature provinciale constitue un chemin de fer en corporation, il est du devoir de la Commission des chemins de fer de faire immédiatement enquête sur la nécesité de sa construction au point de vue de l'intérêt public; et, de plus, dans les cas où la province accorde une aide financière sans fournir de garanties ou autrement, de s'assurer des mesures prises pour rencontrer les obligations qui peuvent plus tard augmenter.

Les commissaires devraient aussitôt que possible faire rapport à l'Exécutif sur l'enquête et la preuve sur lesquelles ils s'appuient. Et dans les cas où on trouvera que

l'intérêt public n'a que faire de ce chemin de fer, ou que l'on n'a pas pris les mesures nécessaires pour rencontrer les garanties, l'Exécutif devra exercer son droit incontesté et désapprouver la loi provinciale. Il faut, pour sauvegarder le crédit des provinces dans leur ensemble, s'assurer de ce qu'aucune province, dont la population n'atteint pas 400,000, prenne de nouveau la responsabilité d'une garantie de $40,000,000 pour une seule entreprise.

Nous croyons aussi qu'une compagnie simple ne devrait pas se trouver soumise à une double régie. Prenez comme exemple la voie principale du *Canadian-Northern.* Si elle n'est pas à l'avantage public du Canada tout entier, elle n'a pas raison d'exister. Cependant, la partie de la voie située dans la Colombie-Britannique fut construite par lettres patentes de cette province; et une faible partie de la voie située dans la Saskatcewan, par lettres patentes de cette province. Il n'est pas logique, en principe, qu'une partie de la voie soit considérée à l'avantage général, tandis qu'une partie de la même voie, apportant du trafic à cette dernière et en recevant, soit considérée comme intérêt local seulement. Et au point de vue de l'administration pratique, c'est tout à fait hors d'ordre. Nous recommandons, relativement aux lettres patentes futures, que le gouvernement fédéral en vienne à une entente avec les gouvernements provinciaux, établissant qu'une compagnie de chemin de fer sera entièrement national ou absolument provincial. En d'autres termes, on ne devrait accorder aucunes lettres patentes ou subventions provinciales à des compagnies ou subsidiaires de compagnies possédant déjà des lettres patentes fédérales, et, d'un autre côté, le Dominion ne devrait aider que les compagnies possédant des lettres patentes fédérales.

Nous recommandons de plus que l'on donne à la Commission le pouvoir de fixer les taux maxima et minima, afin d'empêcher la concurrence malhonnête et injuste. Un chemin de fer qui donne à une partie du public un service à un taux moindre que le coût réel comment une injustice envers les autres.

Audition et publication des comptes.

Nous croyons d'une grande importance que des comptes et des statistiques soient tenus et publiés. Nous sommes d'avis que le Bureau des syndics devrait tenir et fournir aux commissaires des chemins de fer et publier comme renseignements généraux, exactement les mêmes comptes et statistiques que les autres compagnies de chemin de fer sont forcées de fournir. De plus, nous croyons que des auditeurs publics devraient revoir continuellement les comptes du Bureau des syndics; le ministre des Finances nommerait ces auditeurs. Ces derniers devraient être choisies parmi ceux qui ont de l'expérience dans les chemins de fer. Et non seulement ils devraient faire l'audition financière proprement dite, mais de temps à autre, faire remarquer aux commissaires les améliorations à apporter aux méthodes de tenue de livres, et les recherches spéciales sur le coût dans le but de pratiquer l'économie. Nous croyons savoir que les méthodes modernes de tenue de livres sur le coût sont actuellement employées avec grand succès sur ce continent en matières de chemins de fer. Et nous sommes d'avis qu'en prenant la direction d'une entreprise aussi considérable, dont la longueur en milles dépasse tout réseau de voies ferrées du monde, sauf celui de la Prusse, les commissaires devraient avoir l'avantage d'obtenir les meilleurs et les plus parfaits avis possibles. Les

auditeurs devraient faire rapport complet au Parlement, une fois par année, sur la situation financière des chemins de fer du Dominion

La Commission des chemins de fer devrait, chaque année, soumettre au parlement les comptes reçus du chemin de fer du Dominion et des autres compagnies de voies ferrées, et devraient y joindre leur propre rapport. Ce rapport devrait exposer d'une manière aussi simple et concise que possible, les rapports financiers entre le chemin de fer de l'Etat et le Gouvernement, de sorte que tout citoyen ait une idée juste, une fois par année, du montant total de taxes qu'il lui faut payer relativement aux voies ferrées. Le raport diviserait, naturellement, les dépenses totales en subventions, garanties et aux item propres. Et ces dépenses devraient paraître dans le budget général du ministre des Finances comme entrée particulière et distincte. Toute subvention ou garantie qu'accorde le Gouvernement aux chemins de fer autres que ceux que comprend le réseau de l'Etat devrait paraître dans le même exposé du ministre des Finances. Ce doit être au Gouvernement et au peuple de ce pays de décider le montant à prélever sur les taxes générales pour les chemins de fer. Mais, pour décider avec sagesse, il est essentiel de leur fournir des renseignements complets, exposés sous une forme intelligible.

Actuellement, les chemins de fer seuls exploités en vertu de lettres patentes provinciales seulement ne sont pas tenues de faire rapport au ministre des Chemins de fer du Dominion. Conséquemment, il n'y a pas de données complètes sur les affaires entières des chemins de fer du pays. Nous croyons que le Gouvernement fédéral devrait s'entendre avec les gouvernements provinciaux pour que des rapports soient fournis à ces derniers, par leurs compagnies locales, comme le font les compagnies du Dominion, et que copie de ces rapports soit aussi adressée au Gouvernement fédéral.

Conseils de chemins de fer.

Il y a une autre question que nous désirons soumettre à l'attention du Gouvernement et des commissaires. Dans plusieurs pays d'Europe, en Prusse plus spécialement, on a établi avec succès une organisation des conseils de chemins de fer. Ces conseils sont ou nationaux ou régionaux. Le conseil national de Prusse est formé: (1) des représentants officiels des ministères gouvernementaux s'occupant spécialement des questions de chemins de fer, les ministères des communications, du commerce, de l'agriculture, etc.; (2) des représentants des chambres de commerce, d'agriculture, de mines, et d'autres personnes ayant la compétence voulue pour parler au nom d'une catégorie importante de gens faisant affaires avec les chemins de fer. Les conseils régionaux sont constitués de la même manière, mais sur une échelle moins grande, au bénéfice de leurs besoins locaux. Ces conseils se réunissent deux fois par année ou plus souvent, et discutent un programme préparé avec les chefs du service des chemins de fer. Ils ont la compétence voulue pour discuter tarifs et droits de passage, facilités, prolongements, améliorations et autres questions d'intérêt public. Ils n'ont aucun pouvoir exécutif. Ils ne peuvent que critiquer, désapprouver ou recommander. Mais d'après le témoignage d'observateurs compétents, le système est un succès, l'influence des conseils est considérable, et le résultat est qu'il y a harmonie et absence de conflit entre l'administration des chemins de fer et le public.

Nous ne croyons pas que le temps soit venu d'établir une organisation formelle d'un système semblable au Canada. Mais nous croyons que l'idée principale est précieuse. Et nous conseillons que les commissaires, une fois au travail, devraient étudier l'avantage d'appeler une assemblée des représentants des marchands, manufacturiers, agriculteurs, propriétaires de mines, etc., et de discuter avec eux toutes les questions relatives aux intérêts publics aussi bien qu'à ceux des voies ferrées. Et nous croyons que le Pacifique-Canadien devrait être invité à faire partie de l'assemblée. Si l'expérience est un succès, on la répètera sans doute. Et nous espérons qu'elle deviendra finalement une organisation permanente.

Les chemins de fer plus nombreux que les besoins du moment ne l'exigent.

Nous croyons devoir souligner un autre point important. Il y a actuellement trois voies principales établies, passant par Winnipeg et à travers la région déserte du nord du lac Supérieur. Il y a peu de trafic local, et peu d'espoir qu'il s'en développe bientôt. L'avenir décidera dans quelle proportion, le trafic à longue distance doit être divisé, entre ces trois voies. Mais nous pouvons supposer que le Pacifique-Canadien sera en mesure de retenir sur sa propre voie tout le trafic qu'il crée lui-même. Et les deux nouvelles voies ne transporteront que ce qui reste.

On ne peut, à mon avis, s'attendre à ce que cette balance suffira, pendant de nombreuses années à venir, pour que ces lignes puissent subsister par elles-mêmes. Il semble que règle générale on a supposé qu'elles offraient un débouché important pour les céréales des provinces des prairies. D'après les témoignages que nous avons recueillis, il semble que jusqu'à présent une faible proportion du grain exporté de ces provinces a été transportée par rail même jusqu'à Montréal. La porportion qui est transportée entièrement par rail jusqu'aux ports de l'Atlantique doit être même plus faible. Et rien ne nous donne lieu de supposer que cette proportion se modifiera pour la peine. Car un écart d'environ 10 cents par 100 livres entre les taux de voiturage par rail et ceux de transport par eau, respectivement—et cela, selon notre impression, est conforme à la situation normal du trafic—permettra toujours aux compagnies de transport par eau de conserver leur emprise sur le trafic. Par conséquent, il s'ensuit qu'une augmentation de 100,000, 000 de boisseaux de blé, dans la quantité exportée des prairies, ne pourrait résulter qu'en une augmentation de 2,000,000 de boisseaux, c'est-à-dire 2,000 chargements de wagon, ou cinquante chargements de trains, en trafic de voie ferrée. Cette conclusion se confirme par des statistiques du chemin de fer Pacifique-Canadien qui établissent qu'au cours de l'exercice 1911, sur un revenu total provenant de la division du lac Supérieur et s'élevant, en chiffres ronds, à $12,000,000, moins de $900,000 provenaient du transport du grain et de la farine, y compris le grain et la farine destinés à la consommation locale comme à l'exportation, alors que $6,100,000 provenaient du transport d'autres marchandises et $5,000,000 du service des voyageurs, des postes et des messageries.

Afin de faire voir ce qu'il faut de trafic pour alimenter un chemin de fer à sa capacité et lui permettre de payer l'intérêt sur ses frais de construction, nous avons fait le calcul suivant: Le 15 mai 1916 le ministre des Finances déclarait au Parlement que pendant les douze mois se terminant le 2 février 1916, période comprenant la récolte

sans précédent de 1915, le Canada a exporté 180,000,000 de boisseaux. Cela équivaut à 5,400,000 tonnes de grain. Supposons que tout ce grain a été transporté de Winnipeg à Fort-William-Port-Arthur. Il y avait trois lignes pour faire ce transport. Ceci nous donne 1,800,000 tonnes pour chaque chemin de fer. Supposant que les trains circulent avec un chargement net de 1,200 tonnes et de fait, ils transportent ordinairement beaucoup plus que cela—chaque ligne serait tenue de mettre 1,500 trains en circulation, ou pour les douze mois une moyenne de seulement 4½ trains par jour. Incontestablement même dans les conditions tout-à-fait extraordinaires de la récolte de 1915—et on peut voir à quel point cette situation était exceptionnelle, si l'on songe que pendant les douze mois correspondants de l'année précédente les exportations n'ont été que de 90,-000,000 de boisseaux ou précisément la moitié—les trois chemins de fer seraient loin d'être exploités au maximum de leur capacité. Voyons à combien se seraient élevées leurs recettes nettes. Nous fixons la moyenne du taux exigé pour le transport des grains à 4.2 milles la tonne par mille, et supposons la proportion des frais d'exploitation à seulement 66 pour 100. Dans ce cas les recettes nettes auraient été de 1·4 mille x 1,800,000=$2,520 par mille de voie. Ces recettes nettes paieraient l'intérêt aux taux de 5 pour 100 sur des frais de construction s'élevant à $52,400 par mille. Maintenant la moyenne des frais de construction d'une mille de chemin de fer au Canada dépasse $70,000. En d'autres termes, si nous supposons que les lignes qui se trouvent entre Winnipeg et Port-Arthur ont été construites à un prix de revient moyen, le volume exceptionnel même du trafic du grain de l'exercice 1915 ne suffirait pas à lui seul pour payer l'intérêt au taux de 5 pour 100 sur les frais de construction, même alors qu'ils auraient eu à eux seuls le monopole de tout le trafic du grain des prairies.

Amélioration de grandes routes.

Nous sommes d'avis que le Gouvernement ferait bien d'étudier sérieusmenet la question des frais de transport du grain de la ferme à la gare de chemin de fer. Il est tout naturel pour le cultivateur de diminuer autant que possible les frais que lui occasionne la vente de son grain. Nous ne croyons pas qu'il y ait de raison de s'attendre à une réduction sensible des taux de chemin de fer et personne n'est en état de prévoir ce que les taux de transport océanique seront à l'avenir, mais nous croyons que les frais de roulage sont susceptibles de diminution matérielle.

Nous constatons qu'un taux moyen par 100 livres de Battleford, pour choisir cet endroit à titre d'exemple, à Liverpool, peut être fixé à pas plus que 50 cents pour le transport direct par voie ferrée jusqu'à Montréal. Par eau, de Port-Arthur, route que suit l'immense proportion du trafic, le taux d'entier parcours ne dépasserait pas en moyenne, 40 cents le 100 livres. D'un autre côté, on nous a signalé des exemples caractéristiques des frais de roulage. Nous constatons des cas où il en coûte 33 cents du 100 livres pour le transport, sur une distance de 12 milles, et de 54 cents le 100 livres. Et on nous a appris qu'en certains cas le grain doit être transporté à la gare d'une distance atteignant jusqu'à cinquante milles. En d'autres termes, dans ces cas comme ceux-ci, les frais de livraison à la gare égalent, ou dépassent même, la somme du taux d'entier parcours de la gare à Liverpool. Quant aux moyens à prendre pour diminuer le coût du roulage local c'est là une question qu'il faut étudier en détail

dans chaque cas particulier. Cependant, soit en améliorant les routes, et ce conjointement avec un système organisé de traction mécanique, ou en construisant de courtes voies de chargement du type le plus léger et le moins coûteux possible, nous sommes persuadés que l'on pourrait faire beaucoup de bien à très peu de frais. Par conséquent nous recommandons au Gouvernement fédéral, comme aux gouvernements provinciaux, de mettre la question à l'étude.

Le chemin de fer de la Baie-d'Hudson.

On nous a laissé entendre que l'on avait suspendu la construction de la ligne de la Baie-d'Hudson. Nous sommes d'avis que les travaux ne devraient, en aucune circonstance, être repris avant que l'on ait satisfait aux exigences plus urgentes et lorsque l'argent soit de prélèvement plus facile. Et si l'on reprend les travaux sur cette ligne, nous croyons que la chose devrait se faire de la manière la plus économique possible, et ne faire de cette ligne qu'une ligne locale du type réglementaire, en ne perdant pas de vue le fait que ce chemin de fer pourra subsister par lui-même avant plusieurs années. Tenant compte de la faible supériorité, au point de vue du nombre de milles traversant les régions à blé dont jouit le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, sur les lignes déjà en existence jusqu'à Port-Arthur, et qu'à partir de maints districts il n'a aucun avantage; de plus tenant compte du peu de durée et de l'incertitude de la navigation dans la baie, et considérant que le grain consigné à Port-Nelson est susceptible d'être retenu à cet endroit pendant neuf mois, jusqu'à la réouverture de la navigation; considérant que des taux de transport océaniques plus élevés peuvent absorber, sinon plus qu'absorber, toute économie réalisée du côté des taux de chemin de fer, nous ne croyons que cette route puisse jamais obtenir une part raisonnable du trafic d'exportation. Encore moins croyons nous qu'elle devienne en état de faire du trafic d'importation. A moins que l'on ne découvre de riches gisements de minéraux dans le territoire que cette ligne ouvrira, elle continuera fatalement, craignons-nous d'être pendant un temps indéfini une charge au peuple canadien. Et l'on devrait tout mettre en œuvre pour amoindrir autant que possible le poids de cette charge.

Raccordements avec paquebots.

On nous parle de la question des raccordements avec paquebots sur les deux océans. Nous n'avons pas fait de rapport à ce sujet. Traiter convenablement une question d'une aussi vaste portée était chose impossible avec le temps et les moyens à notre disposition. En outre, à cause du bouleversement général provoqué par la guerre dans le commerce maritime mondial, des conclusions ou des recommandations basées sur une étude de la situation durant la guerre ou avant la guerre ne seraient d'aucune utilité pour la ligne de conduite à suivre après les hostilités. Cette question de raccordements avec paquebots implique naturellement celle des ports, question que nous nous sommes également abstenus d'aborder. En effet, les installations de ports sont subordonnées aux raccordements avec paquebots disponibles au même degré que ces raccordements le sont aux installations disponibles dans les ports.

Tendance à la hausse des taux de chemins de fer.

Avant de clore notre rapport nous tenons à faire une observation d'un caractère général. Au cours du dernier exercice financier, le taux moyen, par tonne-mille, au Canada était de .751 cents; aux Etats-Unis, ce taux était de .732, ce qui est presque la même chose. Aux Etats-Unis l'impression se généralise que ce taux est trop bas pour assurer aux compagnies de chemins de fer un rendement suffisant sur leur capital actuel et que, par conséquent, on ne peut engager le placement dans les chemins de fer de capitaux en quantité suffisante pour parer aux nouvelles dépenses nécessaires. Et la chose a été reconnue en octobre 1914 par la commission du commerce entre états, lorsqu'elle approuvait une augmentation uniforme de 5 pour 100 (sauf certaines exceptions) de tous les tarifs en vigueur dans la partie des Etats-Unis adjacente au Canada oriental. Si un taux moyen de .732 cents ne suffit pas aux Etats-Unis, où le trafic est beaucoup plus resserré, et où les conditions climatériques sont moins rigoureuses, à plus forte raison un taux moyen de .754 cents est-il insuffisant au Canada. Il est vrai qu'avec les taux actuels le chemin de fer Pacifique-Canadien paie un dividende de 7 pour 100 à même des revenus provenant de l'exploitation de son chemin de fer. Mais comme nous l'avons déjà fait remarquer, cette compagnie a quelque chose comme $200,000,000 engagés dans la propriété sur lesquels elle ne paie aucun intérêt. Si cette somme représentait des actions ordinaires, le dividende provenant de l'exploitation de chemin de fer ne serait pas de 7 mais de 4 pour 100. Et le Pacifique-Canadien a la meilleure part des affaires au Canada.

Nécessité de mesures immédiates.

Il y a lieu de s'attendre qu'il faudra surmonter des difficultés, plus ou moins grandes, avant d'en arriver à un arrangement définitif avec les compagnies du Grand-Tronc et *Canadian-Northern*. Nous nous rendons compte que, si on procédait par les voies ordinaires, il faudrait des mois sinon des années, pour en arriver à un arrangement définitif. L'intérêt immédiat du public exige qu'il en soit autrement.

Nous sommes d'avis que le gouvernement devrait immédiatement, sans attendre que l'on prenne d'autres mesures à la suite de ce rapport, donner ordre aux compagnies *Canadian-Northern* et Grand-Tronc-Pacifique de discontinuer toutes dépenses de travaux en cours, à moins que et jusqu'à ce qu'une permission expresse soit accordée pour leur continuation.

Enumérons certaines autres choses qui ne sauraient souffrir de retard. Dans l'ouest le *Canadian-Northern* ne donne pas, et ne peut donner, un service suffisant aux cultivateurs de grain de certains districts, dépendant de ses lignes. Dans le district du Lac-à-l'Oie la situation est absolument déplorable. L'embranchement est en mauvais état et ne convient pas du tout au trafic qui se présente. Il n'y a pas l'ombre d'un doute, quant au manque de wagons à marchandises et les ennuis, et même en certains cas le malaise, qui en résultent. Dans l'est la position du Grand-Tronc est des moins satisfaisantes. A n'en pas douter le système a un besoin immédiat de 200 locomotives de plus et d'au moins 10,000 wagons à marchandises. Si l'on veut éviter les disettes de charbon et maintenir le mouvement d'hiver nécessaire, il faut d'urgence faire une voie double de la ligne de Burlington-Junction à Fort-Erié. D'autres améliorations

s'imposent. On devrait aussi mettre à l'étude sans plus tarder, la question de l'électrification.

Pour peu que les choses continuent comme à présent, nous assisteront en toute probabilité l'hiver prochain à un retour, sous une forme plus grave, de la situation qui caractérise le trafic cette année. L'ancien matériel sera un peu plus vieux, le ballastage sera encore un peu plus détérioré. Et la situation, dans l'Est du Canada, a été tellement mauvaise cet hiver que l'on eu toutes les difficultés, notamment dans les centres desservis par le Grand-Tronc, à continuer de s'approvisionner de grain et de farine de l'ouest. Il faut absolument que l'on prenne incessamment des mesures énergiques et efficaces.

Reconnaissant qu'il peut survenir des retards, occasionnés par les efforts que peuvent tenter les compagnies, en vue d'obtenir des conditions plus avantageuses du gouvernement, nous sommes d'avis qu'afin de protéger les intérêts commerciaux du pays, le gouvernement devrait immédiatement se mettre en frais d'obtenir des ordonnances à l'effet de nommer des receveurs pour les réseaux du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Nous recommandons qu'à la présente session de la Chambre une loi soit adoptée à l'effet de constituer le bureau des syndics, de sorte que, advenant la nécessité de mise entre les mains de receveurs, les syndics puissent, sur la demande du Gouvernement, en vertu de ses droits actuels à titre de créancier, être nommés receveurs. Ils seraient alors en état de faire, par l'entremise des tribunaux, les démarches nécessaires pour céder les propriétés à la *Dominion Railway Company* et ainsi constituer le nouveau système que nous avons recommandé. Dans les cas où les compagnies se déclareraient prêtes et désireuses d'en venir à un arrangement plus expéditif il ne serait pas, naturellement, nécessaire de s'adresser aux tribunaux.

Notre opinion est que la nomination de receveurs n'est pas de nature à réfléter avantageusement sur le crédit du pays. Cela n'est certainement pas dans l'intérêt des compagnies, car les témoignages du présent rapport établissent que les biens de la compagnie du Grand-Tronc, si elle passait entre les mains de receveur, ne laisseraient que peu de chose ou rien aux actionnaires. Les procédures en justice auraient probablement pour conséquence de désintéresser complètement les actionnaires et de mettre le gouvernement dans l'alternative de se prévaloir, dans la plus large mesure, des avantages de sa situation légale, à titre de porteur de valeurs en souffrance. Cependant, tout en espérant qu'il ne sera pas nécessaire de nommer des receveurs, nous sommes d'avis que le gouvernement doit envisager l'éventualité de se voir obligé d'adopter la ligne de conduite que nous avons indiquée.

Dans le cas de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* il n'est point besoin de procédures devant les tribunaux. En vertu des dispositions de l'article 24 de la *Canadian-Northern Railway Guarantee Act,* 1914 (4-5 George V, chap. 20) le Gouverneur général en conseil peut, avec l'autorisation du Parlement, déclarer par ordonnance, lorsque la compagnie néglige de payer l'intérêt sur les $45,000,000 de valeurs garanties (dont l'intérêt est aujourd'hui fourni par le gouvernement), que le droit de réméré de la compagnie est absolument annulé et périmé; et que sur ce, toute la propriété devient la possession de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada.

Dans le cas où il faudrait nommer des receveurs, l'avantage de nommer les syndics à ces fonctions est manifeste. Les syndics, appuyés par le gouvernement et forts de

l'approbation de la cour, seraient en mesure d'exploiter les lignes en un réseau collectif, d'acheter le matériel roulant dont le besoin se fait grandement sentir et d'apporter les améliorations essentielles d'une manière qu'aucun receveur judiciaire ne saurait le faire. La mise entre les mains de receveurs, dans le sens ordinaire, ne ferait qu'accentuer l'encombrement du trafic et causer du préjudice, non seulement aux actionnaires, mais au pays tout entier.

PARTIE VII.

RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS ET DES RECOMMANDATIONS.

Nous résumons nos conclusions et nos recommandations comme suit:

1. La longueur en milles des chemins de fer du Canada est très grande proportionnément à la population du pays. Elle s'est accrue hors de proportion avec l'accroissement de la population.

2. L'existence des voies d'eau naturelles au Canada rend les chemins de fer d'une nécessité moins impérieuse qu'en d'autres pays.

3. Le rendement net est faible au point de prouver que l'on a construit plus de chemins que ne peuvent justifier des raisons d'ordre commercial dans les circonstances actuelles.

Les deniers publics engagés dans les chemins atteignent une somme très considérable. La somme totale du capital public engagé dans la construction des lignes de l'Etat, les subventions en espèces, les concessions de terrains et les garanties aux compagnies particulières, s'élève à $968,451,000, sans compter la valeur des terres non encore vendues.

5. L'aide de l'Etat accordé aux principales compagnies, y compris les subventions, les concessions de terres et les garanties, s'élève à $680,000,000. Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique cette assistance atteint presque les deux tiers de la totalité des deniers engagés; pour le *Canadian-Northern* elle dépasse les trois quarts.

6. Il y a eu trois phases de développement chez les compagnies: (1) entreprise sans aide, (2) aide au moyen des subventions et de concessions de terres, (3) aide par garanties. Une politique de garantie offre des dangers et est d'une prudence contestable.

7. Le développement du Canada justifiait l'existence de deux lignes transcontinentales. Il n'en justifiait pas trois. Le Grand-Tronc et le *Canadian-Northern* auraient dû être fusionnés.

8. Le réseau du Grand-Tronc-Pacifique a coûté près de $200,000,000. L'intérêt s'ébilité relativement au Transcontinental-National. Pour ce qui est du Grand-Tronc-Patuellement le passif de la compagnie du Grand-Tronc au chapitre de l'intérêt, dépasse $5,000,000 par année et, en 1923, cette somme dépassera $7,000,000.

9. **Nous ne pouvons recommander** que la compagnie du Grand-Tronc soit purement et simplement libérée de ses engagements. Pour la ligne du Transcontinental-National, c'est surtout le gouvernement qui en a la responsabilité, mais pour ce qui est du

Grand-Tronc-Pacifique proprement dit, c'est le Grand-Tronc qui avant tout est responsable. Le Gouvernement a, de son propre gré, libéré le Grand-Tronc de toute responsabilité relativement au Transcontinental-National. Pour ce qui est du Grand-Tronc-Pacifique proprement dit le gouvernement a le droit absolu, moralement comme légalement, d'exiger de la compagnie du Grand-Tronc qu'elle observe sa convention

10. La compagnie du Grand-Tronc proprement dite a fait des dépenses déraisonnables sur le compte du capital. Elle n'a pas suffisamment entretenu ses lignes. Au delà de $21,000,000, qui auraient dû être consacrés à l'entretien au cours des dernières années, n'ont pas été dépensés. Une nouvelle dépense capitale d'au delà de $30,000,000 s'impose immédiatement. Le pays souffre de l'impossibilité où se trouve la compagnie de fournir un service adéquat. Le chemin de fer du Grand-Tronc devrait être administré au Canada et non pas de Londres.

11. **Nous recommandons** que le peuple canadien prenne, aux conditions ci-après énoncées, la régie des deux lignes, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc.

12. Les ressources pécuniaires du *Canadian-Northern* ont été principalement prélevées par l'émission de valeurs garanties. Jusqu'en 1914 il a payé l'intérêt à même ses propres ressources. Depuis cette date le gouvernement s'est chargé de très lourdes obligations au nom de la compagnie. Il n'y a guère lieu d'entrevoir que dans un avenir rapproché la compagnie pourra dégager le gouvernement de ces obligations.

13. L'estimation faite par la compagnie des capitaux qu'il lui faudra dans l'avenir est trop faible; et ses prévisons, quant à l'accroissement probable de ses recettes ont été, et sont encore, par trop présomptueuses.

14. **Nous estimons** que, comme une entreprise distincte, il lui faudrait, pour le moins, $70,000,000 de nouveaux capitaux d'ici cinq ans.

15. **Nous ne recommandons pas** que d'autre secours de l'Etat soit accordé au *Canadian-Northern* tel qu'actuellement constitué.

16. Les actions ordinaires du *Canadian-Northern* ne représentent pas un placement en deniers, et n'ont aucune valeur aujourd'hui, soit basée sur le coût de renouvellement de la propriété ou basée sur sa puissance de recettes.

17. **Nous recommandons** que le peuple prenne la régie de la compagnie *Canadian-Northern* aux conditions ci-après énoncées.

18. Après avoir admis que le peuple du Canada prend la régie du Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern* nous étudions les méthodes possibles d'administration et d'exploitation.

19. **Nous ne considérons pas que l'exploitation par un ministre, directement responsable au parlement, serait dans l'intérêt public.** Cela ne donnerait pas un meilleur service ni des taux moins élevés.

20. Dans le cas où le gouvernement exploiterait ces trois chemins de fer, il serait en toute justice pour les actionnaires du Pacifique-Canadien d'absorber également leur chemin de fer. Le Pacifique-Canadien fournit un excellent service et on ne devrait lui nuire en aucune façon.

21. Les objections particulières à la possession et l'exploitation directe par l'Etat sont:

(1) Que les chemins de fer du Canada exploitent plus de sept mille milles de voie soumises à la juridiction étrangère des Etats-Unis.

(2) Que le Gouvernement canadien a besoin de ses ressources pour les fins de la guerre.

22. En conséquence nous rejetons l'idée de possession et d'exploitation directes par l'Etat.

23. **Nous ne recommandons pas** de laisser le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc et le *Canadian-Northern* passer entre les mains d'un receveur.

24. **Nous recommandons** que la direction de ces trois compagnies soit transmise à un autre corps.

25. Nous avons discuté et rejeté les suggestions suivantes:

Transfert des trois chemins de fer au Pacifique-Canadien.

Transfert du *Canadian-Northern* ou d'une partie de ce chemin de fer au Pacifique-Canadien.

26. Il n'est pas possible de former une nouvelle compagnie commerciale pour diriger les trois chemins de fer. On ne peut appliquer dans ce cas ni le précédent établi au Mexique, en vertu duquel le gouvernement devient titulaire de la majorité des actions, ni le précédent du New-York-Subway, en vertu duquel l'autorité publique partage dans les profits avec l'actionnaire privé.

27. Ayant conclu que la possession directe et l'exploitation par le gouvernement doivent être évitées et que la possession et l'exploitation par une compagnie commerciale n'est pas possible, **nous recommandons qu'une nouvelle autorité publique, une commission soit constituée en corporation par une loi du Parlement sous le nom de** *"Compagnie fédérale des chemins de fer";* et que le *"Canadian-Northern"*, le **Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique soient transférés à ce corps.**

28. **Nous recommandons** que le gouvernement prenne vis-à-vis la "Compagnie fédérale des chemins de fer" la responsabilité des intérêts sur les garanties des compagnies transférées.

29. **Nous recommandons** que l'Intercolonial et le Transcontinental-National soient aussi transférés à la Compagnie fédérale des chemins de fer pour les raisons que nous donnons ci-après:

30. **Nous recommandons que la totalité des chemins de fer du Dominion soient exploités par les commissaires comme un seul réseau, sur une base commerciale, sous une direction non troublée par la politique, au compte et pour le bénéfice du peuple du Canada.**

31. **Nous recommandons** qu'il y ait cinq commissaires, trois hommes de chemins de fer, un membre choisi pour son expérience dans les affaires et la finance, et un autre possédant d'une manière spéciale la confiance des employés de chemins de fer; que les premiers commissaires soient nommés dans l'acte consécutif de la Commission; et que leur situation soit essentiellement la même que celle des juges de la cour Suprême.

32. **Nous recommandons** que les premiers commissaires se retirent après 3, 4, 5, 6, 7 ans respectivement, suivant un plan prescrit; qu'ils soient susceptibles d'être

nommés de nouveau, et que toutes les nominations subséquentes aux nominations statutaires originales soient faites par le Gouverneur général en Conseil, sur la désignation des commissaires eux-mêmes.

33. Nous insistons sur l'importance pour la Commission d'être en dehors de la politique permanente et se perpétuant par elle-même; et sous ce rapport nous signalons l'expérience des chemins de fer de l'Etat australien.

34. Nous donnons les raisons pour lesquelles nous concluons que les chemins de fer ne doivent pas être soumis à un contrôle parlementaire direct. Nous signalons la tendance générale qui se manifeste dans les démocraties modernes de soustraire certaines choses à ce contrôle. Et nous démontrons que sous la régie parlementaire, l'intérêt général tend à se subordonner aux intérêts particuliers, locaux et individuels.

35. **Nous recommandons** que la juridiction de la commission des chemins de fer soit étendue de manière à comprendre le réseau de la *Dominion Railway Company.*

36. Nous donnons les raisons pour lesquelles nous recommandons qu'un des commissaires soit nommé parce qu'il possède la confiance des employés de chemin de fer.

37. **Nous recommandons** le transfert aux commissaires des actions ordinaires du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, sujet à certaines conditions et réserves faites ci-après.

38. Nous traitons de la question de la compensation des actionnaires du *Canadian-Northern.* Nous trouvons dénuée de fondement l'accusation que MM. Mackenzie et Mann aient fait une appropriation fautive des deniers publics. Nous trouvons que les actionnaires du *Canadian-Northern* possèdent un réseau dont les lignes sont bien situées et construites économiquement et qu'ils ont prélevé l'argent nécessaire avec beaucoup d'habileté financière et à des taux d'intérêt modérés, mais qu'ils se sont trompés en doublant imprudemment leurs lignes et en construisant dans des territoires non rémunérateurs.

39. **Nous recommandons** qu'on étudie la question de savoir si l'on permettra aux actionnaires du *Canadian-Northern* de retenir une proportion modérée des $60,000,000 d'actions qu'ils détiennent actuellement; que la proportion précise, s'il y en a une, et le rapport de cette proportion avec leur part de tous les futurs profits de la *Dominion Railway Company* soient fixés par arbitrage.

40. **Nous recommandons** que tout le capital-actions du Grand-Tronc, garanti privilégié ou ordinaire, soit transporté aux commissaires en échange d'une rente basée sur une proportion modérée, mais substantielle, de $3,600,000, somme moyenne payée comme dividende dans les dix dernières années; et que cette rente soit augmentée de 40 ou 50 pour 100 après les sept premières années.

41. **Nous recommandons** que le chiffre précis soit fixé par une entente et qu'on laisse les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc: (1) répartir la rente parmi les cinq catégories d'actionnaires du Grand-Tronc, et (2) obtenir de leurs actionnaires les consentements légalement requis pour compléter le transfert.

42. Nous donnons les raisons pour lesquelles nous considérons que cette recommandation est généreuse envers les actionnaires du Grand-Tronc et pour lesquelles les actionnaires, dans leur propre intérêt, feront bien de l'accepter.

43. **Nous recommandons** le transfert aux commissaires du Transcontinental-National, afin que ce chemin de fer puisse prendre la place qu'il devait prendre lorsqu'on l'a construit, comme partie de la grande voie interocéanique, et parce que sa situation financière serait désespérée s'il se terminait à Winnipeg comme un tronçon mort.

44. **Nous recommandons** le transfert de l'Intercolonial: (1) dans l'intérêt des Provinces maritimes auxquelles l'Intercolonial, à l'heure actuelle, ne peut donner qu'un service local, sans tête de lignes satisfaisantes au delà de Montréal; (2) dans l'intérêt du contribuable qui a le droit de demander qu'on dépense son argent d'une manière économique et efficace; (3) dans l'intérêt du personnel du chemin de fer qui aura de plus grandes chances d'avancement sur un grand réseau.

45. **Nous recommandons** qu'à l'avenir l'Intercolonial soit obligé de payer les impôts locaux sur la même base que les autres chemins de fer; et que les habitants qui demeurent le long de la ligne soient protégés par la loi contre l'augmentation des taux locaux du chemin de fer.

46. **Nous faisons des recommandations** au sujet (1) de la propriété des entreprises transférées qui n'est pas de la propriété de chemin de fer, (2) de la rentrée des actions de la minorité et des titres impayés sur les terrains, (3) d'une entente avec les porteurs de débentures du *Canadian-Northern* sur le revenu convertible de 5 pour 100.

47. Nous traitons de la situation légale des commissaires; et nous faisons remarquer que le *Canadian-Northern,* le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique vont continuer à exister; et qu'en conséquence les droits des porteurs de garanties resteront intacts.

48. **Nous recommandons** que les commissaires prennent possession de chaque chemin de fer, dès que le transfert pourra s'effectuer, dans le but de les exploiter tous en définitive comme un seul réseau.

49. Nous traitons des finances de la *Dominion Railway Company* et nous faisons remarquer que l'Intercolonial, n'ayant pas de dettes garanties par des obligations, a un revenu net considérable et offre des sécurités sur lesquelles on peut prélever de nouveaux capitaux. Nous recommandons la création d'un mortgage général et de remboursement, d'un montant indéfini, à émettre tel que requis.

50. **Nous recommandons** que la Loi du Parlement pourvoie à ce que la compagnie soit exploitée sur une base d'affaires, et que les commissaires ne fassent pas de réductions générales dans les taux tant que la propriété ne rapportera pas un revenu raisonnable.

51. **Nous recommandons** qu'on donne aux commissaires les pouvoirs les plus étendus dans la direction de leur propriété.

52. Nous nous sommes efforcés d'évaluer la somme annuelle que le gouvernement est exposé à verser pour rencontrer l'intérêt non gagné pendant les quelques premières années du nouveau plan, et nous la plaçons à environ $12,500,000 par année. Nous pensons que cette somme devrait diminuer constamment mais pas lentement; et qu'avec une direction convenablement économique et soustraite aux influences politiques, l'obtention d'un résultat financier satisfaisant n'est qu'une question de temps.

53. Nous donnons des exemples des grandes économies qui résulteraient de l'exploitation commune.

54. **Nous recommandons** que les fonctions de la Commission des chemins de fer soient étendues; qu'elle ait juridiction sur tous les chemins de fer du Dominion; et qu'elle fasse rapport au parlement sur tous les projets d'octroi de chartes, de subventions et de garanties.

55. Nous traitons du conflit des juridictions fédérales et provinciales. **Nous recommandons** que, pour empêcher ce conflit à l'avenir, le Gouverneur en conseil, dans certains cas, désavoue les lois provinciales et que nulle compagnie de chemin de fer ne soit exploitée en vertu de deux chartes l'une fédérale, l'autre provinciale.

56. **Nous recommandons** que les comptes des chemins de fer du Dominion soient constamment soumis à une vérification publique et que des rapports complets et étendus soient faits annuellement au Parlement.

57. **Nous recommandons** l'établissement de conseils de chemins de fer pour mettre en contact la direction des chemins de fer et les représentants des intérêts publics.

58. Nous faisons remarquer que les chemins de fer existants ont plus de ligne qu'il n'en faut pour les besoins du public et nous indiquons combien il faut de trafic pour rendre un chemin de fer profitable.

59. Nous démontrons que le coût du transport du grain à la station est parfois plus élevé que celui du transport depuis la station jusqu'à Liverpool, et nous **recommandons** que la question de l'amélioration des grands chemins et du transport automobile soit prise en considération.

60. **Nous recommandons** que les dépenses futures du chemin de fer de la Baie-d'Hudson soient réduites à la somme la plus basse possible.

61. Nous faisons remarquer que les taux des chemins de fer sont plutôt susceptibles de monter que de baisser dans un avenir prochain.

62. Et en définitive, **nous appuyons sur la nécessité d'une action immédiate, de peur que le Canada souffre d'une congestion du trafic des chemins de fer, pire encore que celle de l'hiver dernier.**

Respectueusement soumis,

H. L. DRAYTON,

W. M. ACWORTH.

RAPPORT DE M. A. H. SMITH.

Cette Commission a été priée de faire rapport sur le problème général du transport au Canada. Plusieurs subdivisions de la matière s'imposaient, tout naturellement, et nous les avons considérées comme des parties du problème auquel la Commission a été priée de donner son attention. Nous avons étudié à peu près tous les aspects de la question, mais le problème général est essentiellement une question de savoir quoi faire avec les chemins de fer du Canada. La Commission s'est appliquée à trouver une solution progressive de cet important problème.

Le problème général du transport au Canada:

Pour bien comprendre le problème, il faut connaître un peu l'histoire du développment des chemins de fer au Canada, surtout tel qu'affecté par la politique des gouvernants concrétisée dans les lois gouvernementales.

Le Canada a compris de bonne heure que sa croissance dépendait de la construction des chemins de fer. Son splendide réseau de voies d'eau ne pouvait desservir qu'une partie des grandes étendues productives du pays.

Même avant que les provinces de l'est ne se soient unies pour former le Dominion du Canada, le Grand-Tronc était devenu une ligne de chemin de fer importante qui desservait la population du Canada et des Etats-Unis. L'Intercolonial, comme on le sait bien, a été construit à même les fonds publics, surtout dans le but de rapprocher davantage au point de vue commercial et politique, deux parties du Dominion plus ou moins séparées. Longtemps avant que sa construction ne soit justifiée au point de vue commercial, une ligne transcontinentale située tout entière sur le territoire canadien était projetée par le gouvernement et se construisait, avec l'aide puissant des subventions publiques, par une compagnie privée telle que le Pacifique-Canadien.

A cause des grandes distances qui séparent certaines parties des territoires productifs du Canada des marchés, le développement des ressources du pays dépendait de la construction des chemins de fer, et en même temps il fallait qu'un transport à bon marché permît à notre population de faire concurrence aux autres producteurs. Le peuple du Canada a donc donné l'aide qu'il fallait pour se procurer les lignes de chemins de fer qui permettraient d'utiliser les ressources du pays et qui le mettraient en contact avec le monde extérieur.

Le transport à bon marché dépend des placements prudents et des administrations efficaces. Habituellement, ces deux éléments sont surtout censés se trouver là où l'initiative privée est mise en activité par un stimulant suffisant. Jusqu'ici, le Canada a en grande partie suivi la politique de laisser à l'initiative privée l'administration de sa machine de transport. L'Intercolonial, qui a été placé sous le contrôle du gouvernement dès le début, est une exception. Mais cette ligne, m'informe-t-on, ne paie généralement rien au gouvernement comme profit sur l'argent placé dans cette entreprise. Au con-

traire, elle a fréquemment demandé l'aide du Gouvernement pour faire face à ses frais d'exploitation. L'argent placé dans cette ligne est considérable. Certaines autorités prétendent qu'elle a englouti $348,000,000, y compris la perte des intérêts. Evidemment ses taux sont trop bas ou ses dépenses trop élevées, mais l'usage de cette ligne, aux taux mis en vigueur, est considéré dans certains quartiers comme un droit de la population des provinces maritimes. Si le peuple du Canada a déjà conclu une entente ou adopté une politique qui puisse être interprétée comme créant ce droit, cette prétention peut être correcte; en tout cas, le Gouvernement peut accorder un tel privilège. Je ne mentionne ce fait que pour faire remarquer, en vue de ce que je dirai plus tard, qu'on peut construire un chemin de fer, soit comme entreprise commerciale ou pour des fins commerciales ordinaires, soit comme entreprise publique et pour d'autres fins, suivant les vues du Gouvernement. Il ne faut pas confondre ces deux genres d'entreprises. Mais il faut se rappeler que lorsque le Gouvernement construit et exploite un chemin de fer qui ne paie pas sa voie, y compris l'entretien en état convenable et l'intérêt sur la mise de capital, il faut recourir à l'impôt pour aider au transport sur cette ligne. Le fardeau est transporté de celui qui se sert du chemin de fer au public en général, mais les procédés par lesquels cela s'accomplit sont si complexes qu'ils obscurcissent les faits et que le véritable coût est impossible à déterminer.

Le Pacifique-Canadien fournit un exemple plus récent de la politique de développement intérieur du Gouvernement. Ce chemin a pris naissance dans un projet de transcontinental que le Gouvernement se proposait de réaliser directement. De bonne heure, et avec sagesse, à mon sens, on a changé d'idée; on a décidé de faire terminer le chemin par une compagnie privée. Mais l'entreprise était vaste, la population éparpillée et les perspectives de profit éloignées, de sorte que le gouvernement non seulement a passé à la compagnie le chemin inachevé sur lequel il avait dépensé de fortes sommes mais il a aussi accordé à la compagnie une aide généreuse sous forme de subsides en terres et en argent, de garanties et de prêts. Il est vrai que la construction du chemin de fer et l'ouverture du territoire à la colonisation ont donné beaucoup de valeur aux terres concédées. Mais le point le plus important, ici, c'est que le Pacifique-Canadien doit le succès constant qu'il a eu dans la suite, non seulement à l'habileté et à l'initiative de ses constructeurs et de ses administrateurs, mais à l'aide généreuse qu'il a reçue directement et qui lui a permis de commencer ses affaires sans que ses recettes soient trop grevées à cause du capital emprunté. Lancée dans des conditions aussi favorables, la compagnie a pu consacrer ses énergies et ses revenus supplémentaires au développement du chemin de fer et du pays.

La colonisation des provinces des prairies, où la terre sert surtout à la production du grain et à l'élevage, a soulevé un nouveau problème de transport. A cause de la grande distance qui séparait le producteur des marchés de consommation, les taux de fret absorbaient une grande partie des recettes. Les grands lacs offraient la route la moins dispendieuse vers l'est et vers les eaux océaniques. Mais ces lacs ne sont ouverts à la navigation qu'une partie de l'année et la navigation ferme avant que la récolte de la saison puisse être transportée à partir des ports des lacs. Comme le pays se remplissait et qu'il s'en suivait une augmentation de production, il fallut de nouveaux moyens de transport. Si la spéculation sur les terres a pu avoir beaucoup d'influence, le cultivateur n'en ressentait pas moins l'effet de l'insuffisance des facilités et tout projet promettant d'améliorer la situation semble avoir trouvé de l'appui parmi les citoyens

qui pouvaient, par leurs législatures, accorder une aide publique au développement de ces entreprises. Il y eut donc une grande demande en faveur des chemins de fer, et les constructeurs de chemins de fer devinrent assez populaires pour avoir peu ou point de difficulté à obtenir l'aide de l'Etat pour les nouvelles lignes qu'ils projetaient.

Le Pacifique-Canadien a été un exemple de succès qui mérite d'être suivi par les nouveaux chemins de fer. Malheureusement, on semble avoir porté peu d'attention sur les faits, grâce auxquels ce chemin est devenu ce qu'il est. Des hommes d'expérience ont apparemment cru qu'on pourrait avoir un second Pacifique-Canadien si l'on pouvait seulement poser une ligne transcontinentale, construire de grands hôtels, des terminus à voyageurs et exploiter des vapeurs océaniques. Ces choses étaient plutôt des signes extérieurs que des causes de la prospérité du Pacifique-Canadien. Il se peut même qu'elles aient peu contribué à consolider la situation financière de la compagnie, si l'on tient compte de tous les frais de placement aussi bien que d'exploitation, nécessités dans l'accomplissement de telles entreprises.

En mai 1903, une Commission Royale de transport, dont sir William Van Horne était le président a été nommée "pour considérer les questions relatives au transport des produits canadiens aux marchés de l'univers par les ports canadiens, afin de mettre le producteur canadien en mesure de faire une concurrence heureuse, par les ports canadiens, aux producturs et aux exportateurs des autres pays". Le rapport de cette commission est intéressant. Il indique clairement l'effet qu'a eu sur l'esprit de la population la perspective des grands progrès et l'essor commercial des terrains. Toutes les sortes de projets de transport étaient recommandées. Par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique devait être prolongé jusqu'à Moncton; L'Intercolonial devait être prolongé jusqu'à la Baie Georgienne, etc.On devait construire de nouveaux canaux, élargir et creuser les vieux. Cette commission recommandait aussi l'octroi d'un boni pour les vaisseaux construits au Canada, favorisait les canaux exempts de péages, l'ouverture de nouvelles voies d'eau aux frais du public et l'acquisition des terrains des têtes de lignes de navigation à même les fonds publics. En d'autres termes, on voulait que le transport soit stimulé par les subsides du trésor public.

Il semblerait maintenant qu'il ne pouvait pas y avoir assez de trafic en perspective pour justifier les grands développements qu'on recommandait ici. Cependant, plusieurs des choses proposées dans ce rapport ont été faites et d'autres projets ambitieux non mentionnés dans le rapport ont été réalisés. Ce qu'il faut se rappeler, c'est que, si l'on n'a pas fait de déclaration spéciale à ce sujet, du moins à ma connaissance, le politique du Canada, pendant des années, semble tout de même avoir été de promouvoir le bien public en construisant et en aidant à construire des lignes de transport ,d'un bout à l'autre du Dominion.

Il est malheureux que le Canada n'ait pas eu dans cette période une politique de réglementation, qui eût prévenu le double emploi inutile des lignes et des installations. Des lignes concurrentes construites là où une réglementation efficace eût permis d'épargner une grande partie de la mise de fonds, tout en répondant parfaitement à tous les besoins de transport justes et raisonnables. Au lieu de coordonner les chemins de fer et de les maintenir sous la surveillance du Gouvernement, on leur a permis de doubler leur installation dans des zones non encore suffisamment productives pour en faire vivre un seul; d'autre part, le Gouvernement accordait son aide aux deux projets, quand il ne leur avait pas en réalité donné naissance. Naturellement, il n'a pas obtenu et

il ne pouvait pas obtenir les avantages qui auraient dû résulter d'un bon programme de coopération de l'Etat. La politique des subventions officielles rend la nécessité d'une réglementation de la construction des chemins de fer encore plus impérative, même quand le capital privé est seul en jeu, car dans ce dernier cas le projet doit au moins comporter une promesse de succès commercial pour induire le capital à venir lui prêter son appui. L'absence de cette réglementation doit être tenue responsable, pour une part qui n'est pas mince, du problème des chemins de fer qui se pose aujourd'hui.

Nous pouvons bien nous enquérir ici de l'effet de cette politique sur les trois principaux réseaux. La Compagnie du Grand-Tronc n'ayant aucun doute que le Pacifique-Canadien, subventionné par le gouvernement, avait envahi le domaine de son trafic, désirait à son tour entrer dans la terre promise du territoire occidental. En conséquence, elle proposa de construire une ligne de North-Bay à la côte du Pacifique. Elle avait besoin de l'aide publique et cette aide lui fut accordée, de façon à assurer la construction du chemin. Si l'on a pensé sérieusement à la coordination des chemins de fer existants ou projetés, et à leur utilisation pour le bien public, cette pensée n'a pas été exprimée en public d'une manière convainquante. La compagnie du Grand-Tronc avait évidemment confiance dans le succès de ses plans, puisqu'elle a engagé son propre crédit pour aider au prolongement, et qu'elle a conclu des contrats qu'elle se trouve maintenant tout à fait incapable d'exécuter.

Les intérêts du *Canadian-Northern*, contrôlés par *Mackenzie, Mann & Co.*, qui exploitaient depuis peu des lignes locales au Manitoba, saisirent l'occasion qui leur était offerte d'étendre leur réseau et prolongèrent rapidement leurs voies ferrées dans toute la région de la prairie. Les archives montrent que le *Canadian-Northern* occupait de nombreux milles de prairies avant le lancement du Grand-Tronc-Pacifique; de sorte que quand les projets de prolongement du Grand-Tronc furent incorporés dans la politique nationale, comme ils le furent, le *Canadian-Northern* s'ajouta au nombre de ceux qui voulaient posséder un réseau transcontinental, et un réseau aussi complet et aussi indépendant que le Pacifique-Canadien. D'où il suit que nous trouvons deux nouvelles compagnies, édifiées toutes deux en grande partie sur le crédit public, luttant pour la première place dans un domaine qui, au point de vue des transports transcontinentaux, ou même sous le rapport du lieu à établir entre l'est et l'ouest du Canada, était déjà occupé. Sans compter qu'on avait déjà la voie navigable des grands lacs, il y avait à peine assez de commerce pour assurer le maintien d'une ligne supplémentaire, et encore fallait-il user d'économie dans l'exploitation et de prudence dans le placement des fonds.

Le Pacifique-Canadien, qui jouissait d'un magnifique crédit, ainsi que de pouvoirs et de ressources adéquates, extrêmement sensible à la possibilité de perdre du commerce à la suite du défi que des concurrents jetaient partout, à sa suprématie, entra alors en lutte en entreprenant de construire de nouvelles lignes pour essayer de protéger ses sources de revenus.

Le stimulant ressenti dans tout le pays par l'affux des colons et par l'importation de nouveaux capitaux non seulement créa une fièvre de spéculation, mais il affecta tout naturellement les prix de la main-d'œuvre et des matériaux, qui commencèrent à monter; ces majorations contribuèrent à leur tour, dans une grande mesure, à la hausse des prix, qui se reflète maintenant dans les comptes de construction des nouveaux chemins de fer.

Ceci nous ramène justement à la constatation du fait que, bien que la politique de subventions publiques aux chemins de fer ait été fondée en premier lieu sur le besoin urgent de moyens de transport pour ouvrir un pays nouveau, pour développer ses ressources et pour unifier le Canada, au point de vue commercial et politique, elle a été portée bien au-delà des limites autorisées par les premières exigences. Il me paraît que la responsabilité du Gouvernement est ici égale à celle des compagnies privées. Sans une législation commode et l'extension du crédit du Gouvernement, qui était leur principal appui, les compagnies n'auraient pas pu s'entendre et exagérer la construction.

Cette politique, aussi longtemps qu'elle a tendu au développement du Canada, m'a paru saine et pleinement justifiée dans son principe, mais elle demandait d'être complétée par une forme quelconque de surveillance, qui eut assuré au peuple les avantages de cette politique sans les pertes qui ont suivi l'effort tenté pour aider sans discernement, au développement du pays.

Il faut envisager la situation telle qu'elle est. Il n'est pas possible de défaire ce qui a été fait; on ne peut pas rattrapper l'argent perdu. La tâche évidente et qui s'impose immédiatement consiste en l'adoption d'un programme réparateur et judicieux, d'abord pour corriger, même au prix de l'abandon d'une propriété inutile, si c'est nécessaire,un état de choses qui est une source de pertes et de gaspillages continuels; ensuite, pour contrôler les constructions nouvelles. Souvent le moyen le plus économique de disposer d'un outillage ou d'une machinerie est de les mettre au rancart.

Status et utilité des trois réseaux de chemins de fer transcontinentaux.

Le réseau du Pacifique-Canadien;

Le réseau du Grand-Tronc (comprenant le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et leurs nombreux embranchements);

Le réseau du *Canadian-Northern.*

Le réseau du Pacifique-Canadien est essentiellement complet et indépendant, quant à ses frais d'exploitaton. Je suis d'accord avec mes collègues au sujet de sa forte situation financière. Sa puissance commerciale s'étend au monde entier. Les subventions et les privilèges que le Gouvernement lui a accordés, joints à la prudence et à l'esprit de progrès de sa direction, qui a étendu le champ de son activité sur le Canada presque entier, et, au moyen de ses lignes de navigation, dans une grande partie du monde, ont assuré son succès.

Le Pacifique-Canadien est bien construit, bien entretenu et possède un équipement de têtes de lignes adéquat. Il est efficacement exploité. Il est à son désavantage dans le passage des montagnes, et ailleurs il a des rampes qui, comparées à celles de chemins de fer plus récemment construits, ne sont pas favorables au bon chargement des trains et à l'exploitation profitable. On suppose que le Pacifique-Canadien fera des améliorations à mesure que le besoin s'en fera sentir, car il est bien capable de les faire.

Sous un régime raisonnable, cette compagnie, j'en suis sûr, continuera à donner un bon service, et je crois que ce sera servir les meilleurs intérêts du Canada que de maintenir le status actuel du Pacifique-Canadien. L'introduction de la concurrence du Gouvernement en matière de chemin de fer, concurrence qui pourrait n'avoir aucun égard

pour le capital engagé ou pour les frais d'exploitation, serait injuste et, en fin de compte, réagirait d'une façon désastreuse sur le peuple canadien. Le pouvoir régulateur offre au peuple du Canada une protection adéquate en matière de taux et de services, et ce pouvoir devrait également protéger la compagnie.

Le réseau du Grand-Tronc.

La fortune de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc est liée au Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie est garante pour de fortes sommes d'argent placées dans le chemin de fer, et elle a avancé des millions provenant de ses propres ressources dans un effort pour développer la ligne de l'ouest et ses propriétés subsidiaires. La *Grand-Trunk-Pacific Development Company* a absorbé plusieurs millions du capital du Grand-Tronc sans perspective définie de retour, et des avances considérables de construction ont été faites à la *Grand-Trunk-Pacific Branch Lines Company.* Non seulement le Grand-Tronc est engagé pour de nombreux millions, mais le gouvernement a directement placé dans cette propriété de grosses sommes d'argent, dont le total dépasse $127,000,000.

Le Grand-Tronc-Pacifique a été tracé sur une échelle qui conviendrait à n'importe quelle ligne à voie simple. Le commerce n'est pas suffisant pour justifier une pareille dépense, et la perspective de trafic, qui autoriserait le coût du chemin, paraît très lointaine. Sur de longs parcours, des sections de cette ligne sont parallèles à une ou plusieurs autres lignes.

La partie du Grand-Tronc-Pacifique qui se trouve entre les montagnes Rocheuses et la côte du Pacifique traverse un pays qui paraît abonder en ressources naturelles. Avec le temps, ces ressources peuvent se développer avec avantage pour ce chemin.

Le port de Prince-Rupert convient à un grand commerce océanique, qui n'existe pas. Le développement du commerce de l'Alaska paraît actuellement la possibilité la plus immédiate pour ce port et ce chemin de fer.

La voie à l'ouest de Winnipeg présente certains désavantages à cause du coût élevé des viaducs et de l'instabilité des remblais. Elle a de bonnes rampes, mais des têtes de lignes insuffisantes dans des localités importantes. Son équipement est suffisant, mais le réseau principal manque de voies d'alimentation.

Des montagnes Rocheuses à Winnipeg, la présence de lignes parallèles soulève la question de savoir si le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas le mieux adapté, sous le rapport du tracé et des conditions physiques, au maniement du trafic de la voie principale. S'il n'est pas le mieux situé, alors la manière dont il convient de disposer de cette partie du chemin, avec ses embranchements, dépend naturellement de son utilité comme chemin de fer desservant les intérêts locaux.

De Winnipeg à North-Bay et Port-Arthur, dans la direction de l'est, le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique peuvent donner ensemble un service efficace comme voie de raccordement entre les chemins de fer de l'est du Canada et ceux de l'ouest. Ce chemin constitue aussi une bonne ligne pour le mouvement du trafic par les grands lacs. De fait, c'est probablement le meilleur chemin de tous pour le transport des denrées en vrac à bas prix.

Les administrateurs de la compagnie du Grand-Tronc prétendent que le gouvernement est moralement tenu de dégager la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, parce

que le gouvernement est responsable de la faillite du projet pour avoir permis à une compagnie rivale de lui faire concurrence. La ligne rivale, cependant, a été construite à un coût moins élevé au mille, et elle s'arrange pour obtenir suffisamment de trafic pour payer ses frais d'exploitation et une grande partie de ses charges permanentes, ce que l'on ne peut pas dire du réseau du Grand-Tronc à l'ouest de North-Bay. Je ne me crois pas appelé à discuter le mérite des réclamations du Grand-Tronc contre le gouvernement. Je n'ai aucun doute que le Gouvernement a observé au moins la lettre de son contrat.

Laissé à lui-même, si on lui impose des conditions d'exploitation efficaces, il n'y a, à ma connaissance, aucune raison pour laquelle le Grand-Tronc proprement dit ne deviendrait pas une exploitation profitable. Il occupe un bon territoire; il atteint quelques-uns des meilleures centres de trafic des Etats-Unis et du Canada, et il a des raccordements américains qui devraient contribuer à sa prospérité. La compagnie a besoin d'améliorations à ses têtes de lignes dans les villes et d'un équipement moderne, particulièrement en locomotives. Le besoin d'équipement est pressant et on devrait y voir.

LE RÉSEAU DU CANADIAN-NORTHERN.

Les lignes du *Canadian-Northern,* particulièrement dans les provinces de la prairie, paraissent être avantageusement situées au point de vue des conditions du trafic. L'inspection de la propriété fait ressortir le fait que ce chemin de fer a été construit avec un souci convenable de l'économie, et de la création d'un service permanent d'utilité publique.

Dans certains cas, le réseau a prolongé ses lignes là où il aurait dû obtenir une entente pour l'échange du trafic, ou, au lieu de cela, l'usage commun des installations existantes, au moins jusqu'à ce que l'accroissement du trafic justifiât une nouvelle expansion. Une politique nationale qui aurait eu pour objet de développer et de servir le pays dans son ensemble, avec le moins de frais possibles, eût rendu obligatoires des conventions qui eussent obvié au double emploi des installations, sans nécessité.

Du défilé de Tête-Jaune à Vancouver la ligne, en partie du moins, pourrait n'être pas nécessaire, mais elle existe de par l'action commune du Gouvernement et de la compagnie. La nature et la capacité de cette ligne traversant le cañon du fleuve Fraser, où elle longe le Pacifique-Canadien sur un parcours d'environ 200 milles, suggèrent qu'on ne devrait plus dépenser d'argent d'ici plusieurs années pour le doublement des voies ou la révision des rampes. Du défilé de Tête-Jaune à Edmonton, la proximité du Grand-Tronc-Pacifique accuse la coexistence de deux lignes dans une région qu'une seule suffirait amplement à desservir.

L'invasion de l'est par le *Canadian-Northern* paraît maintenant n'avoir pas été sage, mais la condamnation de cette entreprise doit se tempérer de la connaissance des circonstances qui ont imposé ce prolongement. Le public demandait des chemins de fer. L'enthousiasme régnait dans tout le Canada à la perspective d'un accroissement rapide de richesse et de population. Les chemins de fer se faisaient concurrence, et le public était prêt à appuyer toute nouvelle initiative de cette nature, puisqu'elle constituait une voie de transport rivale et, incidemment, une nouvelle entreprise de construction. Aucune réglementation n'imposait la coopération entre les lignes rivales.

Le *Canadian-Northern,* qui cherchait à se développer et à réaliser des bénéfices, désira tout naturellement obtenir tout le trafic qu'il pouvait obtenir, et conserver tout ce qu'il avait sur un parcours aussi long que possible. En conséquence, il entreprit de faire ce qui paraissait être nécessaire dans les circonstances où il se trouvait alors—c'est-à-dire, de prolonger son réseau jusqu'aux deux océans.

Un examen de la propriété de cette compagnie montre qu'en général la voie a été construite selon un type approprié à ses besoins, et que les constructeurs l'ont installée à un coût qui paraît peu élevé, par comparaison. Nulle part n'apparaît la preuve qu'il y ait eu gaspillage dans la construction même. Il est vrai que la compagnie avait en cours, ou en projet, des travaux qui paraissaient ruineux parce qu'inutiles; mais ceci est le résultat, je crois, d'un régime de concurrence non réglementé ou de transactions avec les autorités publiques.

La construction de têtes de lignes coûteuses dans les villes déjà pourvues d'installations suffisantes offre un exemple du double emploi que le public doit quelquefois payer. Cependant en l'absence d'un frein ou d'une réglementation imposée par une autorité publique logique, il est difficile de déterminer comment la compagnie aurait pu éviter cela.

La précairité de la situation financière du *Canadian-Northern* résulte en partie, de l'inachèvement du réseau et du fait qu'il ne peut obtenir par ses propres ressources le capital dont il a besoin, particulièrement à une époque où le capital est l'objet d'une si grande demande de la part de gouvernements puissants. A l'heure actuelle, la recette du réseau n'est pas suffisante pour couvrir toutes ses charges permanentes. Et si elle l'était, ce serait un fait vraiment remarquable, attendu que certaines de ses parties ne sont sorties que tout récemment de la période de construction. Le chemin de fer rencontre cependant une grande partie de ces dépenses, et il est probable que sa recette pourrait suffire, sans le fardeau des prolongements de l'est et des doubles emplois qui lui ont été imposés. Presque toutes les entreprises commerciales, et particulièrement les chemins de fer, doivent passer par une période de développement.

Le *Canadian-Northern* est à court d'équipement. Au retour des conditions normales, s'il est pourvu du capital nécessaire à l'équipement et aux installations locales additionnelles, ce chemin de fer pourra, à mon avis, prendre le dessus dans un temps raisonnable.

Réorganisation.

On nous demande de faire des suggestions au sujet de "la réorganisation de l'un ou de l'autre de ces réseaux de chemins de fer ou de leur acquisition par l'Etat; et, dans ce dernier cas, au sujet du régime d'exploitation le plus efficace, que ce soit en union avec l'Intercolonial ou autrement".

La première question pratique est, par conséquent, le besoin d'une réorganisation de chacun de ces trois réseaux transcontinentaux; la seconde est de savoir s'ils devraient être acquis par l'Etat; et la troisième, si le status de l'Intercolonial peut être changé, et, dans ce cas, si ce chemin de fer peut-être avantageusement groupé avec l'un ou l'autre des trois réseaux.

Dans les suggestions que je vais faire, je suis influencé par le souci de la politique nationale, que les actes passés du Gouvernement ont mise en lumière. Je suppose,

en outre, que l'existence de ces chemins de fer, grâce à l'aide directe et à l'approbation du Gouvernement, est une preuve que le peuple les désire réellement. Qu'ils aient été construits en avance du besoin qu'on en avait pour les nécessités ordinaires du commerce—fait que proclame l'anomalité de la présente situation économique—cela ne me paraît pas être une raison suffisante pour condamner la politique de développement national, ou la sagesse et l'intégrité de ceux qui ont construit ces chemins de fer en exécution de cette politique. Et pour moi rien, dans la situation présente ne justifie l'adoption d'une politique nouvelle et non éprouvée et qui serait de nature à faire naître des difficultés plus grandes que celles du moment.

L'histoire et la situation du Pacifique-Canadien, les services qu'il rend aujourd'hui au public comme voie de transport, sont une garantie suffisante du fait qu'il n'a pas besoin de réorganisation. La portée de ses opérations, qui s'étendent aux autres pays grâce à ses raccordements maritimes et commerciaux, et le contrôle de plusieurs milliers de milles de voies ferrées aux Etats-Unis, constitueraient des raisons suffisantes, s'il n'en existait pas d'autres, pour faire rejeter l'idée de son acquisition par l'Etat.

Le Pacifique-Canadien paraît maintenant utiliser toute partie de la voie de l'Intercolonial qui peut lui être de quelque utilité, soit comme raccordement local ou par les droits de roulage d'entier parcours. Bien plus, les deux chemins de fer existent séparément depuis des années comme concurrents et il ne paraît pas y avoir de raison nouvelle pour changer les relations de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien à l'avenir, à moins que le peuple canadien ne soit convaincu qu'on pourrait obtenir de meilleurs résultats pour les territoires desservis par l'Intercolonial s'il était aux mains du Pacifique-Canadien.

La compagnie du Grand-Tronc a déclaré qu'il serait au-dessus de ses forces d'assumer et de porter des obligations qui lui seraient imposées si elle essayait de constituer le réseau transcontinental prévu par les plans de 1903. La compagnie n'a pas tenté de réaliser l'organisation d'un réseau approchant en importance celui du Pacifique-Canadien ou même celui du *Canadian-Northern,* et elle ne peut pas le faire.

Etant donné l'impossibilité où se trouve la compagnie-mère de réaliser ses plans primitifs et de s'acquitter de ses obligations, la question qui se pose est celle-ci: comment disposer des différents chemins de fer qui devraient faire partie, mais qui ne sont pas devenus parties de l'exploitation d'un seul réseau?

Mes collègues ont recommandé le paiement aux actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc d'une annuité qui soit une "partie modérée mais substantielle de $3,600,000, moyenne du dividende de paye depuis dix ans". Cette recommandation ne tient pas compte des faits notés dans le rapport, savoir qu'il y a des arriérés d'entretien qui exigent la dépense de vingt et un millions de dollars, et que la Compagnie a inscrit au compte du capital des item qui devraient, de toute convenance, avoir été portés au compte du revenu: ces faits indiquent qu'on a payé des dividendes qui n'étaient pas dus. En considérant cette situation et aussi l'obligation contractée par la compagnie dans l'Ouest, je ne suis pas convaincu de la justice du paiement d'une annuité aux actionnaires en retour de l'abandon de cette propriété. Je me montrerais aussi libéral envers eux, mais je leur permettrais de garder leur propriété et leur donnerais la chance d'opérer leur propre salut. Dans ce but, je recommanderais qu'un règlement soit effectué entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. Le chemin

de fer ne peut pas remplir sa part du contrat et on devrait lui épargner de nouveaux embarras. D'autre part, on devrait demander aux actionnaires du Grand-Tronc de réduire ou sacrifier leurs dividendes pour le présent et d'appliquer la totalité des recettes pendant un certain nombre d'années à la réhabilitation du chemin de fer. Ainsi, le Gouvernement renoncerait à une réclamation actuelle qu'en tout état de cause le créancier ne peut rencontrer; en retour, il jouirait d'un service perfectionné et étendu qui pourrait valoir beaucoup plus pour le bien-être des populations. J'accorderais aussi au Gouvernement quelque droit sur les recettes à venir du Grand-Tronc, de manière qu'il puisse avoir part à la prospérité future que cet acte rendrait possible.

La réorganisation du chemin de fer Grand-Tronc n'est désirable qu'en tant qu'elle doit être nécesaire à le mettre en état de pouvoir remplir efficacement ses fonctions de voiturier. Quant à savoir s'il doit garder toutes les compagnies subsidiaires affiliées depuis cinquante ans, cela dépend dans une grande mesure du montant qu'elles peuvent verser à la propriété commune. Une étude approfondie de chaque compagnie subsidiaire nous donnera des conclusions définitives de l'état actuel du Grand-Tronc et de sa prospérité future.

Ce dont le Grand-Tronc a le plus besoin c'est d'être soulagé d'une manière équitable des embarras qui lui sont venus par suite de la faillite du projet du Transcontinental. L'achat par l'Etat du chemin de fer Grand-Tronc présente un grand nombre des embarras que l'on rencontrerait si l'on essayait d'acheter le chemin de fer Pacifique-Canadien, parce qu'ici aussi, en plus de la question d'équité il y a le problème de quelque deux milles de chemin de fer qui lui appartiennent aux Etats-Unis et le fait que le plus important port de mer du Grand-Tronc se trouve aux Etats-Unis.

L'enquête faite par la Commission sur le *Canadian-Northern* a mis en évidence l'habileté dans la construction et l'efficacité dans l'administration, considération faite des moyens et de l'équipement dont on pouvait disposer. La compagnie retire même maintenant une grande partie de ses charges fixes, bien que de grandes portions du réseau ne soient exploitées que depuis un an. Je crois que nous avons amplement raison de croire que les affaires de la compagnie augmenteront lorsque les conditions reprendront leur cours normal. Je ne vois aucune raison justifiant le changement d'administration ou une réorganisation, sauf dans le cas suggéré plus haut.

Il est peut-être à propos de considérer ici la relation de l'Intercolonial avec les autres chemins de fer, et la possibilité de l'exploiter conjointement avec l'un quelconque de ces chemins de fer. Nous avons montré sa relation avec le Pacifique-Canadien. La ligne maîtresse de l'Intercolonial a une longueur d'environ 1,000 milles, de Montréal à Halifax. Elle traverse ce territoire depuis cinquante ans et s'y est adaptée. On ne peut apparemment obtenir aucune économie qu'il serait impossible de réaliser en l'exploitant isolément, par sa fusion avec un autre réseau. Etant donnée une législation appropriée, il semble qu'il n'y ait aucun échange de trafic pouvant être mieux garanti par une fusion. On me dit que les Provinces maritimes considèrent l'usage de l'Intercolonial comme un droit qui leur appartient. Bien plus, le gouvernement a construit le chemin de fer Transcontinental, dont une partie était en conformité avec les plans du Grand-Tronc, tandis que le reste de ce chemin de fer est situé de telle manière que l'on devrait continuer de l'exploiter conjointement avec l'Intercolonial. Le réseau actuel de l'Intercolonial et la partie de l'est du Transcontinental devraient continuer à être un système exploité par le gouvernement. Cependant, les résultats de cette ex-

ploitation devraient être portés à la connaissance de la population du Canada, tout comme on l'exige des autres chemins de fer. Et ces chemins de fer devraient être soumis aux mêmes règlements raisonnables que ceux auxquels sont soumis tous les autres chemins de fer.

On pourrait faire mention ici du chemin de fer que le gouvernement fait actuellement construire de la rivière Saskatchewan à la baie d'Hudson. L'on a déclaré que le but de ce chemin de fer était d'obtenir un parcours moins long, des provinces de l'Ouest en Europe. L'ensemble du trafic devant suivre cette route doit nécessairement être retiré des voies ferrées s'étendant de Winnipeg à l'est, de sorte que le projet semble être un exemple de construction rivale que l'on ne peut pas justifier dans ce cas, même en alléguant que cela ouvre un nouveau territoire.

Il y a un grand nombre de projets de chemins de fer locaux dans les limites des provinces, qui, actuellement, semblent avoir bien peu d'effet sur cette question des chemins de fer en général. Pour en venir à une décision, au sujet de ces chemins de fer, on peut fort bien attendre que l'on reconnaisse leur nécessité et leur utilité lorsqu'ils seront mis en exploitation. On ne peut dire que bien peu de chose maintenant au sujet de leur relation probable avec les moyens de transport qui existent actuellement.

Les grands lacs et le fleuve Saint-Laurent offrent une route naturelle de la région de l'ouest à l'est et jusqu'à l'océan Atlantique durant une partie de l'année. De nombreuses lignes de steamers faisant le service entre Port-Arthur et la baie Georgienne ou les lacs inférieurs fournissent des moyens de transport adéquats dans des conditions normales, bien qu'ils soient quelque peu affectés par les exigences des clients et des autres agents. Par suite du transport considérable de grain effectué au cours des trois derniers mois de navigation, les règlements concernant l'expédition devraient être aussi favorables que possible, parce que le transport du grain sur les longues distances jusqu'au port de mer de l'est, par un transport entier par voie ferrée, implique un problème d'approvisionnement de wagons et de frais qui rend ces transports peu avantageux pour les lignes de chemin de fer.

Les succès obtenus par les lignes de steamers du Pacifique-Canadien ont fait naître chez quelques-uns la suggestion que les autres compagnies de chemin de fer devraient aussi établir des lignes de steamers. Je ne crois pas que ces succès aient d'abord été dus au fait que ces steamers appartenaient à des compagnies de chemin de fer. La guerre semble avoir mis un obstacle temporaire à la possession des lignes de steamers par les compagnies de chemin de fer. Si, lors de la fin de la guerre, l'on doit encore essayer, il me semble qu'il serait prudent de se rendre compte si l'on ne pourrait amener d'autres compagnies de transport maritime à dresser des listes de transport avant que les chemins de fer ajoutent à leurs responsabilités celle de faire des placements additionnels dans les steamers. Il y a des steamers qui suivent des routes postales régulières et qui reçoivent des subventions. Le gouvernement pourrait peut-être demander, en retour de ses subventions, que les bateaux donnent un service égal à celui des chemins de fer, sans qu'il y ait de distinction entre eux, faisant ainsi disparaître une autre cause du double emploi des facilités.

En visitant les différents ports, j'ai été frappé par les facilités qui s'y trouvent et que l'on est en train d'y installer. A Halifax particulièrement, l'on travaillait activement à d'importants travaux nécessités, je crois, par le trafic d'outre-mer pour les fins de la guerre. Il semble qu'il sera difficile de déterminer le progrès des têtes de

lignes de steamers conjointement avec les chemins de fer tant que les conditions normales n'auront pas été rétablies. Dans l'intervalle, les ports de mer sont tellement encombrés par toutes les choses urgentes de la guerre qu'il faut les exclure des cadres de cette enquête. Dans tous les cas, ces travaux d'amélioration et de développement des ports, résultats des mesures de guerre, y seront à la fin de la guerre comme la base de ce que l'avenir peut nous donner.

Je ne puis pas me joindre à mes collègues dans leurs recommandations. Ils proposent pratiquement que tous les chemins de fer au Canada, sauf le Pacifique-Canadien et les lignes américaines, soient amalgamés en un corps constitué en corporation et administré par un bureau de Syndics nommés par le gouvernement. Je ne vois pas par quels moyens un parlement peut lier ses successeurs à une politique établie; surtout lorsqu'il s'agit d'une question aussi simple que celle du changement de l'organisation d'une commission du gouvernement. Mes amis cherchent à mettre de côté la propriété du gouvernement et l'exploitation faite par lui, de fait, ils la condamnent comme non désirable, mais proposent un plan qui contient tant d'éléments dangereux nous portant vers ce que l'on cherche à éviter, que je suis incapable de me joindre à eux.

Leur plan ajouterait environ un billion de dollars à la dette directe du Canada. L'intérêt à payer sur cette somme est d'environ quarante millions, ce qui ajoute beaucoup aux frais du gouvernement. Me basant sur l'expérience que le Canada a faite avec ses chemins de fer du gouvernement, il est juste de supposer que ce montant restera un fardeau permanent. Exploités par des compagnies particulières, cet intérêt serait finalement supporté par les compagnies sans qu'elles aient recours aux fonds du gouvernement, et au même coût dans le service pour les propriétaires des chemins de fer que celui que représenterait l'exploitation par le gouvernement. Leur plan laisse aussi de côté quelques-uns des chemins de fer. Ce n'est pas juste pour ceux qui y ont placé leur argent et dont la propriété entrera en concurrence avec le gouvernement. Il établit aussi une distinction indue dans la méthode dont les propriétés respectives doivent être achetées. Je ne puis pas approuver le projet de centralisation du contrôle. Il y a des problèmes locaux qui se rapportent à des régions séparées et qui demandent souvent une solution prompte et une co-opération des chemins de fer et de la population que ce chemin de fer dessert. Il y a partout un besoin de ce service prompt et efficace qui ne peut venir que de la connaissance des conditions locales et de la responsabilité de les satisfaire. Je ne puis pas croire que la centralisation, qu'une responsabilité et un contrôle qui ne sont pas immédiats, assurent un bon service à la population du Canada.

On recommande de créer une compagnie des chemins fédéraux qui appartiennent au gouvernement fédéral pour absorber ces chemins de fer. Il y a environ 7,000 milles de voies ferrées aux Etats-Unis sous le contrôle de compagnies canadiennes. Le revenu des chemins de fer canadiens dépend pour une grande partie sur le trafic fait aux Etats-Unis. Un défaut fondamental de ce plan consiste donc à faire entrer le gouvernement dans l'exploitation des chemins de fer, non seulement au Canada, mais aussi dans l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis, devant ainsi se conformer aux règlements fédéraux et aux règlements de l'Etat.

Grâce à l'administration des chemins de fer par des compagnies particulières, le Canada a obtenu environ un mille de voie ferrée pour chaque montant de $30,000 de subvention du gouvernement, ce qui ne représente qu'une fraction du coût des chemins

de fer entrepris par le gouvernement. Dans certains cas, une grande partie de l'assistance a consisté en terrain, dont la valeur est venue de la construction du chemin de fer et de la colonisation que ce chemin de fer a rendu possible. Comparativement au montant total dépensé pour la construction des chemins de fer par le gouvernement lui-même comme, par exemple, dans le cas de l'Intercolonial ou du Transcontinental, l'on a dû dépenser de trois à six fois ce montant pour obtenir les mêmes résultats. Ceci montre l'importance de choisir et de garder les initiatives particulières.

Le remède évident.

Passons en revue les faits importants qui concernent chaque compagnie:

Le Pacifique-Canadien est amplement capable de veiller sur ses intérêts. Il peut entrer, et il entre en concurrence avec les autres chemins de fer. Afin d'être le plus utile possible au Canada, il devrait être continué, soumis seulement aux règlements équitables auxquels sont soumises toutes les lignes de chemins de fer.

Le Grand-Tronc a été un succès dans l'est et une faillite dans l'ouest. Le *Canadian-Northern* a bien réussi dans l'ouest et a été compromis par son expansion dans l'est.

La duplication des lignes se fait sur une grande échelle dans l'ouest; les lignes du Grand-Tronc-Pacifique qui n'ont pas eu un résultat heureux se trouvent au nombre des lignes du *Canadian-Northern* qui ont donné de bons résultats. L'intérêt public demande la fusion de ces lignes parce qu'on pourrait réaliser ainsi de grandes économies.

La duplication des lignes se fait sur une grande échelle dans l'est; les nouvelles lignes du *Canadian-Northern* se trouvant parmi les anciennes lignes du Grand-Tronc-Pacifique donnent de bons résultats. L'exploitation de ces deux lignes fusionnées donnera de grandes économies dans le projet de placements de fonds et dans les dépenses d'exploitation.

Il y a une duplication inutile dans la région de raccordement entre North-Bay et Winnipeg où les lignes du *Canadian-Northern* se trouvent parallèles à celles du gouvernement. L'exploitation conjointe de ces deux lignes aura pour résultat une grande économie.

Après avoir considéré toutes les phases de ce problème, je crois devoir recommander que l'on apporte les remèdes suivants à la situation actuelle:

> Laissons le Pacifique-Canadien seul; laissons le Grand-Tronc exploiter la ligne de l'est qui appartient actuellement à cette compagnie et au *Canadian-Northern*; laissons le *Canadian-Northern* exploiter les lignes de l'ouest qui appartiennent maintenant à cette compagnie et au réseau du Grand-Tronc-Pacifique; laissons le gouvernement exploiter les lignes de raccordement ou les faire exploiter par des compagnies privées; tout cela devrait être fait en vertu d'un arrangement équitable, et alors vous verrez que dans un jour qui n'est pas loin le pays aura triomphé de la guerre et continué sa marche vers le progrès.

Il pourrait y avoir plusieurs moyens d'obtenir ce résultat, mais celui qui m'a le plus frappé est celui qui semble causer le moins de dépréciation des valeurs et du crédit, et

qui ne comprend aucun moyen qui n'a pas été mis à l'essai et aucune dispute interminable. C'est pourquoi je prends la liberté de faire les suggestions suivantes:

1. Amendez les règlements de façon à ce que la Commission des chemins de fer ait juridiction sur tous les chemins de fer relativement au maximum et au minimum des taux, l'émission des garanties, la construction des nouveaux chemins de fer, ou le prolongement des lignes, et les autres questions entrant bien dans les cadres de la surveillance du gouvernement.

2. Créez un bureau de syndics, composé de deux fonctionnaires du gouvernement et de trois citoyens devant représenter le gouvernement dans l'étude des questions ci-après proposées.

3. Relevez la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de son obligation de louer son chemin de fer au Transcontinental, et exigez de la compagnie qu'elle abandonne toutes ses réclamations contre le Transcontinental; exigez d'elle qu'elle loue au bureau des syndics le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour un loyer s'élevant au montant net des charges annuelles fixes; exigez aussi d'elle qu'elle loue les propriétés du *Canadian-Northern* à l'est de North-Bay et de Parry-Sound et qu'elle paie comme loyer le montant net des charges annuelles fixes pour ces propriétés. Le bail devrait être fait pour une période de vingt et un ans. La compagnie du Grand-Tronc pourra faire ce qu'elle voudra et dans son meilleur intérêt, des autres placements, autres que le chemin de fer, qu'elle a dans l'Ouest.

4. Exigez de la compagnie du *Canadian-Northern* qu'elle restreigne ses opérations au champ à l'ouest de Winnipeg. Relevez-la de la ligne à l'est de Winnipeg, en la louant pour un terme de vingt et un ans au bureau des syndics, à un loyer représentant le montant net des charges annuelles fixes. Exigez d'elle qu'elle loue et qu'elle exploite durant la même période le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et ses lignes d'embranchements, payant comme loyer le montant net des charges fixes sur ces propriétés; sauf que jusqu'à une période de sept ans après la fin de la guerre, cette compagnie devra recevoir la subvention [illegible] au Grand-Tronc-Pacifique, pendant une période de sept ans après sa [illegible]tion, et qu'elle ne soit pas tenue d'assumer les placements étrangers d[illegible] du Grand-Tronc dans l'Ouest.

5. Louez les lignes situées entre North-Bay et Winnipeg (sauf les li[illegible] Pacifique-Canadien) pour une période de vingt et un ans au *Canadian-No*[illegible] ou au Grand-Tronc, ou, si aucune des deux ne les demande, à une autre c[illegible]gnie quelconque qualifiée, exigeant du locataire qu'elle fournisse un capita[illegible]fisant pour payer l'achat d'un nouvel équipement et entretenir et exploiter ce[illegible]gnes le plus avantageusement possible; les conditions donnant le meilleur service requis avec le moins de frais pour le gouvernement étant considérées comme les meilleures. Le gouvernement ou le locataire devrait construire une ligne de raccordement d'environ trente milles de longueur près du lac Long, Ontario, afin de protéger l'exploitation des deux lignes et la rendre plus efficace.

6. Le gouvernement et les compagnies devraient avoir le droit de résilier, après un délai de dix ans, tout bail, à des conditions équitables.

Les recommandations précédentes sont faites dans le but d'obtenir pour le Canada le plus d'efficacité avec le moins de frais. La continuation de l'assistance du Gouvernement, à quelques-uns des chemins de fer, du moins, sera nécessaire, que l'on adopte n'importe quel plan. Le plan que je propose ici cherche à réduire ce point le plus possible et à centraliser le service sur ces parties des lignes qui existent actuellement et qui ne peuvent se suffire à elles-mêmes et qui, dans le présent état de choses, ne pourront pas se suffire à elles-mêmes avant un grand nombre d'années. Ces défauts de raccordements, ces "ponts" comme on les a appelés, existent, il me semble, comme résultat de cette admi-

nistration publique que l'on a longuement étudiée. Le gouvernement peut fort bien se charger de les absorber et de les entretenir comme formant une partie nécessaire des entreprises publiques pour le progrès du pays. Ils ne sont pas d'une importance assez grande pour nous mettre en face des dangers inhérents aux opérations de ce genre faites par le gouvernement sur une grande échelle, et le fait de les administrer ne mettra pas en péril les initiatives particulières. Il sera peut-être nécessaire, en faisant l'application de ce plan d'accorder une assistance additionnelle et temporaire au *Canadian-Northern,* et il sera nécessaire d'en venir à certains compromis avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, ce qui permettra à cette compagnie de continuer ses opérations.

L'assistance devrait être accordée sur la recommandation du bureau des syndics qui seront chargés du devoir d'examiner les besoins et d'approuver l'assistance que devra accorder le gouvernement; ils devront aussi voir à ce que le gouvernement reçoive en retour de cette assistance des garanties propres à lui donner un remboursement, en cas de défaut.

Les recommandations que je soumets ici doivent être considérées comme un aperçu général de ce qui me semble être une juste solution du problème du transport. Une législation donnant l'autorité nécessaire devra être adoptée, quoi qu'il advienne, et je me rends compte du fait qu'il y a un grand nombre de questions techniques et légales qui demanderont d'être soigneusement étudiées par des experts. Si le plan général est adopté, je suis d'avis que le bureau des syndics, que j'ai suggéré, soit chargé d'agir pour le gouver[illegible]ement dans toutes les questions demandant l'acceptation de nouveaux contrats et [illegible] protéger les intérêts du gouvernement de toute manière en louant, exploi[illegible] [illegible]dministrant financièrement les propriétés dont il a la surveillance le plus [illegible]sement possible, tout en accordant la considération due aux droits des autres [illegible]téressées.

[illegible]rrivait, pour une raison ou pour une autre, que les suggestions précédentes [illegible]assent pas de résultats satisfaisants, et si le gouvernement trouvait préférable [illegible]ssaire de posséder lui-même et d'administrer une partie considérable quelconque [illegible]priétés des chemins de fer, je recommanderais alors comme alternative la forma[illegible] [illegible]une compagnie particulière pour se charger d'exploiter ces propriétés, soit comme un tout, soit par groupes. Même lorsqu'un chemin de fer ne rapporte pas le montant de ses charges fixes, le gouvernement pourrait retirer un profit sur un long parcours en faisant les termes du bail suffisamment attrayants pour induire une initiative particulière à en prendre la direction. Les termes du contrat dépendront naturellement de l'importance de la propriété et des perspectives des recettes, mais ils pourraient être rédigés de manière à être attrayants à des capitalistes particuliers et, en même temps, relever le gouvernement des frais et de l'embarras de l'exploitation par le gouvernement. Ces contrats pourraient être basés sur un plan de répartition des profits dans une juste mesure, ce qui donnerait à la compagnie l'espoir d'un gain corespondant à ses efforts et donnerait aussi au public une part de la prospérité qu'il doit aider à promouvoir.

J'aimerais d'ajouter ici une autre pensée. Les chemins de fer du Canada sont dans un besoin pressant d'équipement. Quelle que soit la décision à laquelle on en vienne au sujet des chemins de fer, le problème du transport est actuellement très important r[illegible]ativement à la question de l'équipement. Je me permettrai donc de recommander que le gouvernement fasse en sorte de fournir un nombre suffisant de wagons et de lo-

comotives, afin de satisfaire les besoins immédiats et impérieux de l'heure présente. L'on peut obtenir ces wagons et ces locomotives, si on le désire, en vertu de la convention des combines. Ce serait une affaire bien simple que de mettre ces wagons et ces locomotives à la disposition des compagnies en opération, en vertu d'un bail ou d'un contrat d'achat, qui serait honoré lorsque les conditions seront plus normales.

En terminant, je serais peu disposé à suggérer que l'on ait recours à un changement radical dans la politique intime du Dominion du Canada en ces temps de guerre et de difficultés. Les mesures médiatrices sont souvent plus efficaces que les mesures révolutionnaires, et elles sont plus justes. J'ai été touché par l'importance de la question du transport chez vous, et, en toute sincérité, je suis d'avis que l'on peut remédier avec succès et satisfaction à cette question par une reconnaissance juste et mutuelle des difficultés et une pleine et libre coopération du gouvernement et des chemins de fer. Une étude juste et large de la question proportionnera, j'en suis convaincu, le capital et l'initiative particulière aux exigences de l'heure présente et pourra amener une heureuse solution. Je crois que les meilleurs résultats obtenus jusqu'ici l'ont été par l'efficacité et l'économie des initiatives particulières, l'énergie et le capital. On n'est plus sous l'impression que l'intérêt particulier du spéculateur et du directeur des chemins de fer est en conflit avec l'intérêt public; au contraire nous avons tous constaté, les gouvernements aussi bien que les compagnies constituées en corporation, que les deux sont inséparablement liés et qu'ils doivent réussir ou tomber ensemble, Je me base sur ces vérités fondamentales pour affirmer ma ferme conviction que les plus belles espérances pour l'avenir de votre grand Dominion peuvent être réalisées grâce à l'expansion des compagnies particulières de chemin de fer. L'espoir de l'honneur et la récompense que procure l'approbation publique doivent être accessibles à l'humanité afin que l'ambition humaine donnent les meilleurs résultats possibles.

En face des exigences de l'heure et considérant la part que le gouvernement a assumée et les responsabilités dont il s'est chargé, et sensiblement ému par la grandeur et l'importance des devoirs qui incombent maintenant aux chemins de fer, et des plus grands encore qui leur incomberont dans l'avenir, je ne vois d'autre alternative efficace que la suivante: que le gouvernement continue, avec impartialité et possédant toutes les garanties disponibles, et en vertu d'une politique et d'une législation effectives et la coopération de tous les efforts, à aider tous les chemins de fer du Dominion qui sont dans le besoin jusqu'au jour où, et j'espère et je crois qu'il n'est pas éloigné, ces chemins de fer seront capables de se suffire à eux-mêmes et où la question sera résolue.

Respectueusement soumis,

A. H. SMITH.

NEW-YORK, le 25 avril 1917.

ANNEXE A.

Rapport sur l'évaluation du Réseau de Chemin de Fer Canadian-Northern et du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

PAR

GEO. F. SWAIN, M.Am. des I.C., M.Soc. Can. des I.C., M.Inst. des I.C.

OTTAWA, Ont., 10 mars 1917.

A la Commission d'enquête sur les chemins de fer et le transport,

M. A. H. Smith, président.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux qui se sont faits sous ma direction pour établir une évaluation approximative de certains chemins de fer du Canada.

Ma première invitation à entreprendre cette tâche était contenue dans une lettre de M. Smith, en date du 3 août 1916. Je me suis immédiatement rendu à New-York où j'ai consulté M. Smith, puis à Ottawa où j'ai conféré avec sir Henry Drayton et pris les dispositions nécessaires à l'organisation et à la poursuite de ce travail.

ORGANISATION.

Mon premier problème était de trouver un homme compétant pour me représenter à Ottawa, où il fallait absolument faire faire le travail clérical, et prendre charge du bureau. Je suis entré immédiatement en correspondance avec M. W. H. Chadbourn, qui m'avait déjà aidé dans un travail semblable pour l'évaluation de grandes propriétés de chemins de fer et dans d'autres tâches. Le 2 septembre 1916, M. Smith m'a télégraphié qu'il acceptait. M. Chadbourn a acquis son expérience comme suit: En 1886 il était gradué de l'Institut Technologique du Massachusetts; en 1887, il était sous-ingénieur pour la *Norfolk and Western Railway;* en 1888, il était ingénieur en chef du *Wilmington and Conway Railway,* chemin de fer qui est devenu un embranchement de la *Atlantic Coast Line* et ingénieur en chef du *Wilmington Sea-Coast Railway,* qui fait maintenant partie du réseau de lignes à trolleys de Wilmington, N.C. Il a construit ces deux lignes par compte forcé; de 1890 à 1906 il a fait partie du corps des ingénieurs des Etats-Unis sur les travaux des rivières et des havres, occupant des positions de grande responsabilité, comme lorsqu'il faisait les plans des travaux à exécuter sur la rivière Ohio et ailleurs; de 1906 à 1910, il était ingénieur en chef pour le *Chicago Great Western Railway.*

Depuis 1910, il a fait beaucoup de travail d'évaluation. Ainsi, en 1911-12, il m'a aidé à évaluer les lignes du *New York Central,* à l'est de Buffalo; en 1911-12, il a aidé M. W. J. Wilgus à évaluer le chemin de fer *Lehigh Valley;* en 1912, il a aidé M. J. R. Kendrick à évaluer une partie du Pacifique-Canadien, entre Montréal et Toronto, pour la compagnie; en 1913-14, il a été chargé d'évaluer la *Atlantic Coast Line* pour la *J. G. White Engineering Corporation.*

En 1915, M. Chadbourn est allé en Russie pour la *J. G. White Engineering Corporation*, où il a exercé sa profession. Tandis qu'il était en Europe, il a été membre de la commission de secours belge. Il est revenu dans ce pays au commencement de 1916.

C'est surtout par télégraphe que j'ai communiqué avec M. Chadbourn, mais j'ai eu avec lui deux entrevues au cours desquelles nous avons esquissé notre plan de travail.

M. Chadbourn s'est immédiatement rendu à Ottawa où il est arrivé le 6 septembre, et il a commencé le travail tout de suite. On lui a d'abord donné des bureaux dans l'édifice de la Banque Royale et ensuite dans l'édifice du *Citizen*.

Dans une entrevue avec M. Smith et sir Henry Drayton, nous avons étudié la question d'organiser un corps d'ingénieurs. Il aurait été relativement facile d'avoir des ingénieurs des Etats-Unis ayant de l'expérience dans les travaux d'évaluation et qui connaissaient les principes, les points de vue et les méthodes concernant ces travaux. Au Canada, il s'était fait peu de travail d'évaluation et ce peu avait été en grande partie exécuté par des ingénieurs américains. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, il y a quelques années, avait fait faire l'évaluation d'une partie de ses lignes et avait mis M. J. R. Kendrick, de Chicago, à la tête des travaux. Le groupe des ingénieurs de M. Kendrick, dont M. Chadbourn faisait partie, se composait entièrement d'ingénieurs des Etats-Unis En outre, à cause de la guerre, les ingénieurs ayant les connaissances techniques requises pour ce travail étaient très rares au Canada. Néanmoins, il fut décidé, vu qu'il s'agissait d'un travail pour le gouvernement du Canada, qu'à l'exception de M. Chadbourn le personnel des ingénieurs serait entièrement recruté parmi les Canadiens, si l'on pouvait trouver des hommes ayant les connaissances voulues. Il fallait absolument que j'aie quelqu'un pour me représenter à Ottawa que je connaissais personnellement, au jugement et à la discrétion de qui je pouvais me fier. M. Chadbourn faisait plus que remplir ces conditions. L'ayant à la tête du bureau, j'estimais que le travail extérieur et le travail de bureau devaient se faire, si possible, par des hommes ayant de l'expérience et connaissant les propriétés qu'il s'agissait d'évaluer.

Il a fallu du temps pour choisir et organiser un groupe convenable, vu les circonstances que j'ai mentionnées, mais en définitive nous avons obtenu une organisation satisfaisante. Mais aucun des hommes que nous avons pu engager n'avait d'expérience dans les travaux d'évaluation. Il a fallu les instruire et les entraîner. Je suis heureux de déclarer, cependant, qu'ils se sont donnés à leur ouvrage avec intérêt et enthousiasme et qu'en général ils ont vite saisi les principes de l'évaluation qu'ils avaient besoin d'appliquer. Je dois des remerciements à tous ces ingénieurs pour leurs labeurs sérieux et consciencieux. Le travail sur place a été ardu par moments. Nos hommes ont dû rester de longues heures dehors, exposés aux intempéries, mais ils ont fait leur ouvrage d'une manière remarquable et avec une grande rapidité. Voici la liste des noms des ingénieurs qui se sont occupés de ces travaux et des employés du bureau, avec le genre d'ouvrage que chacun a eu à faire:

LISTE DES INGÉNIEURS.

(1) W. H. Chadbourn, M. Soc. Am. des I.C., ingénieur en chef. Chef du bureau.

(2) C. S. Gzowski, M. Soc. Can. des I.C. Chargé de l'examen sur place de la ligne du *Canadian-Northern* entre Edmonton et Vancouver; y compris les têtes de ligne d'Edmonton et de Vancouver; des lignes de l'île de Vancouver; de la ligne d'Edmonton à Calgary, avec les embranchements; et de d'autres embranchements en dehors d'Edmonton; aussi du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest d'Edmonton; de la préparation d'un rapport final, au bureau, sur les lignes du *Canadian-Northern* ci-dessus mentionnées. Il était aidé dans ces travaux par MM. G. H. Burnett et J. W. Chappelle, à l'extérieur et au bureau, et par M. L. Phillips dans le bureau.

(3) G. R. Baloch, M. Soc. Can. des I.C. Chargé de l'examen sur place des lignes du *Canadian-Northern* entre Port-Arthur et Edmonton, c'est-à-dire la ligne prin-

cipale et les embranchements; aussi de la préparation d'un rapport final, au bureau, sur ces lignes. M. Balloch était aidé dans ces travaux par M. H. MacNeil, à l'extérieur et dans le bureau, et par MM. F. O'Gara, L. J. M. Howard et J. Rainboth dans le bureau.

(4) A. H. N. Bruce, M. Soc. Can. des I.C. Chargé de l'examen sur place des embranchements du *Canadian-Northern* entre Ottawa et Toronto et de la ligne principale de Toronto à Capreol; aussi de la préparation d'un rapport final, au bureau, sur ces lignes.

(5) T. S. Armstrong, M. Soc. Can. des I.C. Chargé de l'examen sur place des lignes du *Canadian-Northern* entre Ottawa et Port-Arthur via Capreol; et de la préparation d'un rapport final, au bureau, sur cette ligne.

(6) W. H. McGaan, A.M., Soc. Can. des I.C. Chargé de l'examen sur place des lignes du *Canadian-Northern* et des embranchements à l'est d'Ottawa et de Toronto; et de la préparation d'un rapport sur ces lignes dans le bureau. M. W. B. Elder a aidé M. McGaan dans ce travail.

(7) N. Cauchon, A.M., Soc. Can. des I.C. Spécialement chargé d'évaluer les immeubles aux têtes de lignes, y compris Montréal, Ottawa, Toronto, Port-Arthur, et Winnipeg.

(8) H. Horner, architecte. Chargé de l'évaluation des édifices de toutes sortes.

(9) B. M. Hill. Chargé de l'examen sur place de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Edmonton, y compris les embranchements; et de la préparation d'un rapport, au bureau, sur ces lignes.

(10) A. L. Ford, M. Soc. Can. des I.C. Chargé de la préparation, au bureau, d'un rapport sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Edmonton et Prince-Rupert. MM. Hill et Ford étaient aidés dans ce travail, au bureau, par M. C. Gilmore.

(11) E. C. Keefer, A.M., Soc. Can. des I.C. Assistant au bureau, chargé de travailler les rapports définitifs, de faire des estimations d'après les profils, etc.

(12) H. MacNeil, A.M., Soc. Can. des I.C. Aide de M. Balloch à l'extérieur et dans le bureau.

(13) F. C. O'Gara, A.M., Soc. Can. des I.C. Aide de M. Balloch dans le bureau.

(14) L. J. M. Howard. Aide de M. Balloch dans le bureau.

(15) J. Rainboth, A.M., Soc. Can. des I.C. Aide de M. Balloch dans le bureau.

(16) G. H. Burnett, A.M., Soc. Can. des I.C. Aide à M. Gzowski à l'extérieur et dans le bureau.

(17) J. W. Chappelle. Aide de M. Gzowski à l'extérieur et dans le bureau.

(18) L. Phillips. Aide de M. Gzowski au bureau.

(19) W. B. Elder. Aide de M. McGaan au bureau.

(20) C. Gilmore. Aide de MM. Hill et Ford au bureau.

(21) C. H. Larkin. Chargé de l'estimation des superficies et de la valeur des emprises de voies.

(22) A. M. Beale. M. Beale fut délégué pour ce travail, par la division des pouvoirs hydrauliques du ministère de l'Intérieur, dans le but d'acquérir de l'expérience dans les méthodes employées pour nos travaux. Il a assisté M. Keefer dans ces travaux sur le chemin de fer Canadien-Nord et M. Foyl dans ceux du Grand-Tronc-Pacifique.

EMPLOYÉS DE BUREAU.

(1) A. J. Thérien, préposé aux dossiers et dactylographe général du bureau.

(2) M. L. Ryan, sténographe et comptable.

(3) J. McCartin, sténographe et comptable.

LE TRAVAIL À FAIRE.

J'ai reçu instruction de déterminer la valeur matérielle approximative de tout le réseau du chemin de fer *Canadian-Northern* et du chemin de fer Grand-Tronc-Paci-

fique et si posisble de faire des comparaisons entre certaines parties de ces lignes et des parties semblables ou adjacentes des lignes du Pacifique-Canadien. Le nombre total de milles à évaluer était approximativement comme suit:

	Milles.
Réseau du *Canadian-Northern*.	9,375
Grand-Tronc-Pacifique, ligne principale.	1,748
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements.	950
Pacifique-Canadien.	1,352
Total.	13,425

On m'a informé que tout l'ouvrage devait être terminé au commencement de mars au plus tard, afin que la Commission eût les renseignements en temps pour rédiger son propre rapport. En d'autres termes, on m'a alloué, à partir du moment où M. Chadbourn a été installé à son bureau à Ottawa, moins de six mois pour faire une évaluation matérielle de 13,500 milles de chemin de fer.

Quand nous avons commencé le travail, nous n'avions aucun renseignement en main; ni profils, ni listes des constructions ni aucun inventaire des propriétés matérielles. Il fallait pourvoir les bureaux de meubles, organiser le service, compléter le travail sur place et travailler les résultats au bureau dans le plus court espace de temps possible. Je n'ai rien à ajouter pour convaincre ceux qui ont eu à examiner des problèmes d'évaluation du fait qu'il nous a fallu prendre des moyens spéciaux et inusités pour faire ce travail dans un si bref délai. Les chemins de fer des Etats-Unis et la commission du commerce entre états ont travaillé des années à l'évaluation des propriétés des chemins de fer, et cela à grands frais et avec un grand nombre d'hommes tandis que, dans ce cas, il fallait évaluer deux grands réseaux de chemins de fer en moins de six mois.

La température nous a favorisés, et malgré ce court espace de temps, s'il nous a été impossible d'examiner chaque détail des propriétés avec soin, je crois que les résultats, en somme, sont approximativement corrects et raisonnables. L'élément le plus incertain est la terre et si nous avions eu plus de temps nous aurions peut-être modifié nos chiffres quant à cet item. Néanmoins, rien n'est plus incertain que les valeurs d'immeubles et les experts sont souvent loin les uns des autres dans l'évaluation d'un morceau de terrain.

Avant d'indiquer les méthodes que nous avons adoptées, il peut être désirable de faire un bref exposé de certains principes fondamentaux, vu que ce rapport pourra être lu par des personnes qui ne connaissent pas les questions d'évaluation et qui peuvent ignorer les incertitudes et les différences d'opinions qu'il peut y avoir dans un travail de ce genre.

QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX SUR L'ÉVALUATION MATÉRIELLE.

Le mot "valeur" est un des mots les plus difficiles à définir du dictionnaire de l'économie politique. On lui donne plusieurs significations diverses dans les traités. Un objet de peu ou d'aucune valeur intrinsèque peut avoir de la valeur pour son possesseur sans en avoir pour d'autres; c'est-à-dire que sa valeur peut être tout à fait sentimentale et n'être rien sur le marché. Par contre un objet d'une grande valeur intrinsèque, calculé d'après son coût ou le prix qu'il faudrait payer pour en faire faire un semblable, peut n'avoir aucune valeur quelconque sur le marché parce qu'il en possède pas de valeur sentimentale ou qu'il ne produit rien; ou encore, un article ou une propriété de peu de valeur intrinsèque, calculé d'après son coût, ou le prix qu'il faudrait payer pour en faire faire un semblable, peut avoir une grande valeur sur le marché parce qu'il rapportera beaucoup.

Par le mot "valeur", les économistes veulent généralement dire la valeur d'échange, c'est-à-dire le prix que rapporterait cet article ou cette propriété si un vendeur, qui ne

serait pas obligé de le vendre, le vendait à un acheteur qui ne serait pas obligé de l'acheter.

Il n'y a pas de sentiment en ce qui concerne une propriété commerciale comme un chemin de fer. La valeur réelle d'une telle propriété se calcule d'après son pouvoir de rendement et rien autre chose. Peu importe ce qu'elle a coûté à l'origine, sa valeur d'échange se calcule sur son pouvoir de rendement. Le pouvoir de rendement en perspective, dans des conditions tant soit peu différentes, peut sans doute être considéré. Certaines propriétés ont donc, en quelque sorte, une valeur " stratégique ", parce que si elles ne rapportent rien par elles-mêmes elles peuvent être combinées avec d'autres propriétés pour produire ou augmenter les profits.

Si la propriété est évaluée aux fins de la vente à un nouveau propriétaire, son pouvoir de rendement, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, sera donc la base du calcul; en d'autres termes, on tiendra compte des incertitudes et des possibilités de l'avenir. Cela ne serait cependant pas la valeur matérielle; c'est-à-dire que la valeur peut comprendre une forte somme représentant le loyer, la clientèle, les droits obtenus par brevets ou par chartes ou d'autres éléments, qui ne coûtent rien ou peu de chose, mais qui produisent un pouvoir de rendement.

Dans le cas d'une corporation d'utilité publique, l'évaluation se fait généralement dans le but de régler le capital ou pour servir de base aux taux à exiger, ou en vue d'une condamnation, ou encore aux fins de la taxation. Pour fins de taxation ou de condamnation, on peut raisonnablement tenir compte du pouvoir de rendement. Pour fixer des taux qui sont eux-mêmes des sources de profits, ce serait évidemment tourner dans un cercle vicieux que de baser la valeur sur le pouvoir de rendement; aux fins de la capitalisation, le pouvoir de rendement n'a évidemment pas de rapport nécessaire avec la valeur; dans ces cas c'est la valeur matérielle de la propriété qu'il s'agit de déterminer; c'est-à-dire la valeur des différents éléments matériels qui font partie de la propriété.

Lorsqu'on veut déterminer cette valeur matérielle, il n'y a que deux éléments qui peuvent servir de base au calcul:

(1) Le coût original, ou le coût original moins la dépréciation, suivant les circonstances;
(2) Le coût de la reproduction de la propriété vers le temps où l'évaluation se fait, ou le coût de la reproduction à neuf, moins la dépréciation, suivant les circonstances.

Ces deux bases sont entièrement distinctes et doivent le rester d'un bout à l'autre de l'évaluation; quelle que soit la base qu'on adopte, on ne doit pas la confondre, en ce qui concerne les éléments de valeur, avec les autres bases; autrement il en résulte de la confusion, et la conclusion à laquelle on arrive est inintelligible. Si l'on doit chercher le coût original, on doit le trouver sans la moindre référence à ce que coûterait une quelconque des parties de la propriété si on la reproduisait au moment où se fait l'évaluation. Si l'on doit trouver le coût de la reproduction, on doit le déterminer complètement sans égard à ce qu'a coûté la moindre partie de la propriété. Le résultat sera donc soit le coût original ou le coût de la reproduction à neuf. L'on pourra se servir intelligemment de ce résultat en tenant raisonnablement compte des circonstances et l'on pourra juger si c'est une bonne appréciation de la valeur. Il y a eu beaucoup de confusion dans les évaluations lorsqu'on a confondu ces deux procédés.

L'évaluation d'une propriété se fait généralement dans le but de déterminer ce que les cours appellent la " valeur actuelle " ou " la valeur actuelle raisonnable ". Il n'est pas aisé de dire ce qu'est la valeur présente ou la valeur actuelle raisonnable. Cela ne peut probablment pas se dire. Les tribunaux ont, cependant, souvent déterminé ce qu'elle n'est pas. Ils ont à maintes reprises posé en principe que ce n'est pas le coût original. Dans certains cas, ils ont déclaré que ce n'est pas le coût de la repro-

duction à neuf mais il est généralement admis, je crois, que le coût original et le coût de la reproduction à neuf, ainsi que la dépréciation, suivant les circonstances, sont tous des éléments qui peuvent affecter le jugement quant à la "valeur raisonnable".

Si le problème de votre Commission était de déterminer le coût initial des propriétés que nous avons considérées, ç'aurait été un problème pour les comptables et non pour des ingénieurs, sauf peut-être quelques avis d'ingénieurs sur certains points particuliers. Les propriétés en question, soit le réseau du *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc-Pacifique, ont été construites en grande partie il y a peu d'années. Déterminer leur coût serait simplement un travail de comptabilité, à faire faire par des comptables experts et à faire présenter sous forme de déclarations assermentées, d'affidavit, de pièces justificatives, etc. Quelques-unes des lignes du *Canadian-Northern* sont cependant de vieilles lignes qui ont été jointes au réseau principal ces dernières années. Je ne sais pas de quels dossiers on dispose, mais il est fort possible qu'il serait impraticable de déterminer le coût original de ces propriétés.

J'ai donc supposé, et je pense qu'il est évident, d'après le bref exposé que je viens de faire, que le problème qu'on me confiait consistait à faire une évaluation matérielle approximative de ces propriétés et non pas du coût initial. En d'autres termes, vous désirez savoir quelle mise d'argent actuelle pourrait raisonnablement représenter la valeur matérielle des propriétés en question. Si des éléments de valeur, qui ont coûté peu de chose ou rien au début, comme certains immeubles, ont pris de la valeur, il fallait déterminer l'augmentation ou la valeur actuelle. Si tel n'était pas votre but, mon évaluation, comme je l'ai expliqué plus haut serait inutile.

Cependant, à l'exception des terrains et de ces lignes du réseau du *Canadian-Northern* qui sont d'anciennes lignes récemment incorporées dans le réseau; en d'autres termes, pour ce qui concerne les sections des lignes sous discussion, que l'on a construites au cours des dernières années, le coût de renouvellement et le coût original devraient être presque les mêmes. Les valeurs des terrains elles-mêmes ne devraient peut-être pas différer sensiblement, sauf dans les grandes villes où en certains cas, du terrain qui en premier lieu coûtait peu de chose a atteint aujourd'hui une grande valeur, de sorte que le coût initial et le coût de renouvellement accuseraient un écart considérable entre eux. Pour ce qui est des lignes plus anciennes achetées dernièrement et incorporées dans le réseau du *Canadian-Northern,* le coût de ces propriétés pour le *Canadian-Northern* pourrait différer considérablement tant du coût initial des propriétés que de celui de leur renouvellement à l'heure actuelle. On peut en avoir fait l'acquisition à des prix très élevés ou très bas, comparativement, soit au coût initial ou à celui de renouvellement.

Ces principes ont fait l'objet d'une courte discussion avec votre Commission avant le commencement du travail. Par conséquent, le problème qu'avait à résoudre le personnel sous mes ordres était de s'assurer du coût du renouvellement, à l'heure actuelle, des propriétés en question. Par les mots "à l'heure actuelle" il ne faut pas entendre aujourd'hui même, à cause de la superfétation des cours du matériel et du prix de la main-d'œuvre qui sont le résultat de la guerre; mais plutôt, le coût équitable de renouvellement, admettant que les propriétés seraient à remplacer à la moyenne des prix raisonnables en vigueur pendant un petit nombre d'années immédiatement avant la guerre. Plus loin, dans ce rapport, on exposera une autre discussion relative aux prix dont on s'est servi.

Conjointement avec cette brève discussion sur les principes généraux, on peut ensuite étudier la procédure suivie pour l'exécution du travail et les résultats obtenus.

MÉTHODE À SUIVRE POUR LE TRAVAIL.

Lorsque l'on a entrepris ce travail on m'a laissé entendre qu'il devait être terminé à la fin de l'année civile 1916. Vu ces circonstances j'adressai la lettre suivante à sir Henry Drayton:

22 août 1916.

Cher monsieur,—Au sujet de l'évaluation projetée que votre Commission doit faire, je pense qu'il est opportun d'obtenir des compagnies de chemin de fer tous les renseignements qu'elles possèdent déjà à ce sujet. Une évaluation détaillée comme celle que la commission du commerce entre états est à faire, ou comme celle qu'ont faite divers états, coûterait une forte somme, prendrait beaucoup de temps et serait, à mon avis, absolument inutile. Tout ce que votre commission devrait faire, il me semble, serait d'avoir recours à un yard approximatif de la manière que vous-même avez recommandée, c'est-à-dire de déterminer la valeur par mille de certaines sections-types de ligne, et ensuite d'appliquer ces prix aux chemins de fer en question, considérant, là où il le faut, la similitude des conditions et tenant compte de tous les facteurs exceptionnels d'importance. La première chose à faire est de savoir quels renseignements les compagnies sont prêtes à fournir. Il est fort probable qu'elles peuvent donner des prix d'unités pour tous les éléments dont il s'agit, et peut-être ont-elles des inventaires des diverses structures et autres propriétés qu'elles possèdent, avec ce qu'elles coûtent, soit au prix original ou à un prix équitable pour l'époque actuelle.

Par conséquent, je vous recommanderais de leur demander les renseignements qu'elles sont prêtes à fournir, suivant dans leur ordre chacun des item d'importance et selon la classification requise par vos écritures, lesquelles je n'ai pas par devers moi, mais qui en propabilité concordent, dans l'ensemble, avec la liste ci-dessous. On obtiendra peut-être plus facilement certains de ces renseignements au moyen de conférence personnelle entre votre personnel du génie et celui des compagnies, afin que ces renseignements soient fournis dans l'ordre voulu. Par conséquent, je ferai les recommandations suivantes, prenant par ordre les divers éléments dont se compose la propriété d'un chemin de fer:—

1. *Emplacement de la voie et terrains de gares.*—Tous les renseignements que les chemins de fer possèdent relativement au coût ou à la valeur imposée de l'emplacement de la voie; largeur dudit emplacement.

2. *Biens-fonds.*—Des renseignements quant à la valeur ou au coût.

3. *Défrichement et essartement.* — Coût du déblai de roche, roche détachée et terre sur les différentes sections de la ligne. Les compagnies peuvent probablement nous donner les prix mêmes d'entreprises portant sur une grande diversité de conditions.

Profils des lignes. — Si les compagnies ont des profils complets, elles pourraient probablement les prêter à votre commission pour les étudier au bureau ou au cours des inspections.

4. *Tunnels.* — Nombre, longueur, section, matériel, coût.

5. *Ponts, viaducs et ponceaux.*—Il se peut que les compagnies aient des listes complètes de ces structures ainsi que des renseignements concernant les dimensions en général, le matériel, le genre et peut-être le coût.

6. *Traverses.* — Coût et nombre par mille.

7. *Rails.* — Pesanteur, date du posage, longueur et prix comprenant la livraison sur place.

8. *Cœurs, aiguilles et jonctions.*—Genre employé et prix payés. Les compagnies ont peut-être aussi la quantité.

9. *Attaches de rails et autre matériel.* — Type réglementaire et coût.

10. *Ballast.* — Coupe transversale réglementaire du ballast sur les diverses parties types de la ligne, espèce de ballast et quantité par mille, coût du ballast de différentes sortes, dans les différentes conditions.

11. *Posage de la voie et aplanissement.* — Coût.

12. *Garde-bestiaux.* — Types réglementaires, coût.

13. *Clôturage de l'emplacement de la voie.* — Genre, coût et longueur.

14. *Appareil d'enclenchement et autres appareils avertisseurs.* — Etat du genre, du nombre, etc.

15. *Croisements et écriteaux.* — Types réglementaires et autres renseignements que les compagnies ont.

16. *Lignes télégraphiques et téléphoniques.* — Etat général.

17. *Edifices de gares et accessoires.* — Des compagnies ont peut-être une liste complète des gares, ainsi que des renseignements concernant les dimensions et les matériaux des édifices.

18. *Ateliers et rotondes.*—Liste et description générale.

19. *Machines et outils d'ateliers.* — Liste, emplacement des ateliers et dimensions, ainsi que les autres renseignements accessibles.

20. *Stations de prise d'eau et installation d'épuration de l'eau.* — Liste et description générale.

21. *Installation pour la manutention de la houille.* — Liste et description générale.

22. *Elévateurs à grains.* — Liste et description générale.

23. *Entrepôts.* — Liste et description générale.

24. *Quais et plates-formes.*—Liste et description générale.

25. *Usines de force motrice et de transmission.* — Etat général.

26. *Hangars paraneige.*—Types réglementaires, longueur, coût.

27. *Maçonnerie.*—Les compagnies ont probablement des listes complètes des structures en maçonnerie, du coût par verge du béton et de la maçonnerie sur leurs différentes sections types.

28. *Ponts surélevés.* — Il se peut qu'elles aient des listes complètes de ces ponts.

29. *Quais à charbon et à minerai.* — Liste et description générale.

30. *Matériel de flottaison.*—Liste et description générale.

31. *Hôtels et restaurants.*—Liste et description générale.

En dernier lieu, un relevé de tous les autres biens des compagnies.

Votre dévoué,

GEO. F. SWAIN.

Sir HENRY DRAYTON,
Commission d'enquête sur les chemins de fer et le transport.

Conformément à cette communication, une lettre, dont suit une copie, a été adressées à chacune des compagnies de chemins par sir Henry Drayton.

22 août 1916.

MON CHER MONSIEUR, — On vous a déjà écrit pour vous demander certains prix de revient caractéristiques. L'ingénieur chargé de l'évaluation matérielle désire les renseignements demandés par le mémoire ci-joint, et la commission vous serait obligée si vous pouviez lui faire tenir ces renseignements le plus tôt possible.

Nous croyons savoir que la plupart de ces données, sinon toutes, sont accessibles. Habituellement elles sont nécessaires au rapport annuel. Afin d'éviter du retard, la Commission serait très obligée si la compagnie veut bien envoyer les renseignements dont elle peut faire la compilation maintenant sans difficulté, ainsi que tout autre renseignements touchant la valeur de l'actif matériel que la compagnie peut posséder, indiquant en même temps quels sont, s'il y a lieu, les renseignements demandés qu'elle n'a pas et combien de temps il faudra pour pour les préparer.

Bien à vous,
H. L. DRAYTON.

RENSEIGNEMENTS EXIGÉS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CONCERNANT LEURS PROPRIÉTÉS MATÉRIELLES.

1. *Emplacement de la voie et terrains de gares.*—Ce qu'a coûté à la compagnie l'achat ou l'acquisition d'une autre manière, son emplacement de voie et ses terrains de gares, pour chacune des différentes divisions d'exploitation de la compagnie, ainsi que la valeur imposée actuelle de ces propriétés, en même temps des données précises quant à la largeur de l'emplacement de la voie et la superficie des terrains de gares.

2. Renseignements quant à ce que lui ont coûté les biens-fonds que possède la compagnie, autre que l'emplacement de la voie et les terrains de gares, ainsi que la valeur imposée de ces biens-fonds, dans chacune des différentes divisions d'exploitation où ils sont situés, avec indication de leur superficie et des fins auxquelles ils sont affectés.

3. Coût par verge du déblai de roche solide, de roche détachée et de terre et d'autres matériaux dans les diverses divisions d'exploitation de la compagnie.

4. La production des profils courants de la compagnie qui ont servi à la construction de la ligne; ces profils devront indiquer la classification des différents déblais et remblais et leurs quantités.

5. Le nombre de tunnels, leurs longueurs respectives, les sections, leur matériel, leur prix de revient et leur emplacement.

6. Un état des données de la compagnie concernant le nombre de ponts, de ponceaux et indiquant leurs emplacements, longueur, hauteur, dimensions, matériaux, type et coût.

7. Un état de la compagnie sur le nombre de ponceaux, indiquant là où ils sont situés, leur longueur, leur hauteur, leurs dimensions, le matériel, le genre et le coût.

8. Le nombre de traverses par mille et ce qu'elles coûtent.

9. La pesanteur des rails, la date du posage, la longueur et le coût aux usines et livrées sur les lieux.

10. Les renseignements que possède la compagnie au sujet des cœurs, aiguilles, jonctions, voies de passage et voies d'évitement dans chaque division d'exploitation; ces renseignements devront indiquer le type employé et les prix réglementaires payés.

11. Détails concernant les attaches de rails et autres matériaux employés le type réglementaire de la compagnie et le coût.

12. *Ballast.* — Profils transversaux réglementaires de la couche de ballast sur les différentes parties types des sections de la ligne, indiquant l'espèce de ballast utilisé, l'épaisseur et la quantité en verges, par mille, en même temps que le coût des diverses sortes de ballast employé.

13. Le coût du posage de la voie et de l'aplanissement dans chaque division d'exploitation.

14. Le nombre de garde-bestiaux dans chaque division d'exploitation et leur coût.

15. L'espèce de clôture construite dans chaque division, la longueur et le coût par mille.

16. L'emplacement des appareils d'enclenchement et autres appareils avertisseurs dans les différentes divisions avec renseignements quant à leur nature, nombre et coût.

17. Ce que coûtent à la compagnie les croisements et les écriteaux ainsi que leur nombre dans chaque division d'exploitation.

18. Les lignes télégraphiques et téléphoniques de chaque division d'exploitation, le nombre de fils et de poteaux utilisés, et le coût par mille.

19. Le nombre d'édifices de gares, de hangars à marchandises et autres installations dans chaque division d'exploitation, leurs dimensions et une description générale de ces bâtiments.

20. Une liste de tous les ateliers, rotondes et plaques tournantes de chaque division d'exploitation, avec détails quant aux dimensions, ainsi que le coût et une description générale.

21. Ce que coûtent à la compagnie les machines des ateliers et les outils qui s'y trouvent.

22. Une liste de toutes les stations de prise d'eau et des installations d'épuration d'eau dans chaque division d'exploitation et ce qu'elles coûtent à la compagnie.

23. Une liste et une description générale des installations pour la manutention du charbon et des dépôts de combustible dans chaque division d'exploitation et ce qu'ils coûtent à la compagnie.

24. Une liste et une description générale de tous les élévateurs à grain que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'ils coûtent.

25. *Entrepôts ou magasins.*—Une liste et une description générale de tous les entrepôts que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'ils coûtent.

26. Une liste et description générale de tous les quais et plates-formes que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'elles coûtent.

27. Une liste et description générale de toutes les usines d'éclairage électrique, d'énergie, et de transmission que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'elles coûtent.

28. Une liste et description générale de toutes les installations gazogènes que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'elles coûtent.

29. Une liste et description générale de tous les hangars paraneige que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation et ce qu'ils coûtent.

30. Le nombre des ponts de chemin public surélevés dans chaque subdivision d'exploitation, leur longueur, leur genre et ce qu'ils coûtent à la compagnie.

31. Le nombre de barrière et de sonneries électriques maintenues par la compagnie aux croisements dans les différentes divisions d'exploitation et ce qu'elles coûtent.

32. Une liste et description générale de tous les quais à charbon et à minerai que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, leur capacité et ce qu'ils coûtent.

33. Une liste et une description générale de tous les hôtels et restaurants que possède la compagnie dans chaque division d'exploitation, et ce qu'ils coûtent.

34. Tous les autres biens que possède la compagnie dans ses diverses divisions d'exploitation, leurs description et leur valeur.

Après le retour de la Commission de sa tournée dans l'Ouest, vers la fin de septembre, on m'a laissé entendre que mon travail ne devait pas nécessairement être terminé avant les premiers jours de mars. Entre temps, nous ne reçumes aucun renseignement des compagnies, sauf quelques profils et des listes de ponts. Il importait donc, si l'on voulait faire du travail sur place au cours de la saison, que les ingénieurs préposés à ce travail sur le terrain se missent en route immédiatement. L'intervalle qui s'est écoulé entre l'arrivée de M. Chadbourn à Ottawa, le 6 septembre, et la première semaine d'octobre a été employé à des conférences avec les compagnies relativement à la nature des renseignements à fournir, à préparer les bureaux, à engager des employés à la leur donner des instructions, à la préparation des instructions pour les ingénieurs et à la préparation de yards types ou estimés de coût par mille de lignes types, exclusion faite des item spéciaux. Il fut décidé de faire une exploration d'évaluation, en envoyant des ingénieurs sur toutes les lignes, avec les profils, listes et autres renseignements dont on pouvait disposer, avec ordre d'observer et de noter tout ce qui a une valeur matérielle.

Etant donnée la difficulté de se procurer des hommes, et vu que nous n'avions aucun renseignement en mains au début et que les hommes engagés n'avaient pas d'expérience en matière d'évaluation, je considère qu'en étant en mesure de commencer notre travail sur les lieux, comme nous avons pu faire, au milieu d'octobre nous avons agi avec autant de célérité qu'on pouvait s'y attendre. Il faut du temps pour réunir un personnel compétent et comme, cause de la guerre, nous étions limités aux ingénieurs du Canada, cela nous a pris plus de temps qu'en des circonstances normales.

Nous avions espéré et nous nous attendions à recevoir de la compagnie *Canadian-Northern* tous les profils avant le départ des ingénieurs pour leurs travaux sur le terrain, afin qu'ils fussent en état d'examiner les lignes profils en mains. Vers le milieu d'octobre, cependant, nous n'avions reçu les profils que pour une partie des lignes, de sorte que la plupart du temps, les ingénieurs furent obligés de partir sans renseignements, mais simplement avec leurs carnets de notes.

Le 16 octobre, M. Chadbourn et moi, accompagnés de M. W. P. Kellett, ingénieur canadien bien connu de Brantford, Ont., qui s'était occupé de la construction de plusieurs chemins de fer, et de M. D. O. Johnson, un entrepreneur de grande expérience dans les travaux de chemins de fer, ainsi que d'un certain nombre de nos ingénieurs, partions d'Ottawa pour un voyage à la côte du Pacifique, par les lignes du *Canadian-Northern* pour nous rendre dans l'ouest et par le Grand-Tronc-Pacifique pour le retour. Lors de ce voyage les ingénieurs reçurent des instructions sur la méthode à suivre pour prendre leurs notes, les points à observer et sur d'autres détails se rattachant à leur travail. Chaque ingénieur fut laissé à un endroit convenable dans le territoire qui lui était assigné, tandis que M. Chadbourn, M. Kellett, M. Johnson, et moi-même continuâmes notre tournée, recueillant de temps à autre d'autres ingénieurs dont nous avions retenu les services et leur donnant les mêmes instructions.

Le but principal de cette tournée était de permettre à M. Chadbourn et à moi-même, de se familiariser complètement avec les lignes dont nous nous occupions, les caractéristiques matérielles de la région, et afin de pouvoir discuter avec MM. Kellett et Johnson et avec les représentants et ingénieurs des compagnies le prix d'unités. Tous les soirs nous avions une réunion où l'on discutait des questions, etc., les membres du groupe exposaient personnellement leur avis sur le prix d'unité raisonnable à appliquer sur chacun des éléments impliqués. On a tenu des minutes de ces opinions et cela nous a été d'un grand secours pour le bureau lorsqu'il s'est agi de fixer le prix d'unité à adopter en dernier ressort. A propos de ce travail les services de MM. Kellett et Johnson nous ont été d'un grand secours. Ces deux messieurs sont des hommes d'expérience et d'un jugement sûr, et ayant eu en maintes circonstances l'occasion de parcourir le même district que nous traversions, ils ont pu tenir compte des conditions locales et nous donner leur avis franchement et sans préjudice. Les surintendants et les ingénieurs du chemin de fer *Canadian-Northern* nous ont aussi été fort utiles, en nous donnant les véritables prix payés, les valeurs réelles des terres à culture, les méthodes employées pour la construction et en nous fournisant, sous d'autres rapports des renseignements de haute importance, choses dont nous avons pris note et qui ont servi à la détermination des chiffres définitifs.

On a envoyé les ingénieurs sur toutes les lignes et on leur a donné ordre de s'installer à l'arrière du convoi et de noter à mesure qu'ils avançaient tous les éléments matériels d'importance qu'ils auraient l'occasion de constater. Pendant les arrêts aux gares, ils devaient descendre du convoi, examiner les rails, l'espacement des traverses, la nature et l'épaisseur du ballast, la largeur de l'emplacement de la voie et tous les autres éléments que le temps à leur disposition leur permettrait d'examiner. Lorsque les arrêts étaient de plus longue durée, aux points divisionnaires, ils devaient faire des croquis des parcs, des édifices, et des autres propriétés, avec autant de détails s'y rattachant que la chose était possible; ils devaient s'aboucher avec les surintendants de divisions, les ingénieurs, les contremaîtres de la voie et tous les autres employés de chemin de fer en état de les renseigner; ils devaient s'enquérir auprès des fonctionnaires de la ligne, des agents d'immeubles et d'autres de la valeur de l'emplacement de la voie, des terrains de gares et de tout ce qui s'y rattache.

Ils devaient, au besoin, voyager plusieurs fois sur la voie, n'observant chaque fois que certains éléments choisis, ou bien ils devaient retourner aux têtes de lignes de divisions, ou aux villes importantes, effectuant les arrêts nécessaires pour obtenir les renseignements requis. Ils devaient circuler sur des convois de marchandises ou de voyageurs. Dans certains cas, on a mis à leur disposition une automobile à gazoline, ou bien

ils se sont servis de wagonnets de cantonniers avec l'aide des équipes de ces derniers. En d'autres termes, en circulant sur la voie et en arrêtant aussi longtemps qu'il le fallait aux endroits voulus, ils devaient faire un inventaire physique des biens.

Ils devaient observer la nature générale des ponts et des autres structures, la nature et la classification des matières dans les tranchées, la présence des fosses d'emprunt, la pente du terrain aux tranchées, la largeur de la couche de ballast, la nature des drains, la présence des muskegs, ou les autres endroits où il a probablement été éprouvé des difficultés dans la construction, la quantité probable d'essartage, la nature des lignes télégraphiques et des clôtures. Bref, ils devaient observer toutes les choses nécessaires, afin de permettre de faire, au bureau, avec l'aide des listes, des plans-types et des profils, l'inventaire et l'évaluation de la propriété physique.

L'exécution de ce travail exigeait naturellement une expérience technique et un bon jugement. En circulant une fois sur une voie, surtout dans la section des prairies, un homme d'expérience serait très apte à observer avec une exactitude raisonnable tous les éléments importants. Dans les régions plus difficiles, il pourrait être nécessaire d'effectuer plusieurs voyages sur la voie, chaque voyage étant consacré à l'observation de certains éléments particuliers. Toutes les gares et toutes les rotondes ont été construites d'après des plans uniformes, désignés par des numéros, et il fallait simplement relever le numéro afin de pouvoir, dans la suite, faire l'inventaire et l'évaluation au bureau.

Les fonctionnaires du service de la compagnie ont apporté leur plus cordiale coopération à tout ce travail, en fournissant des renseignements aux ingénieurs sur le terrain, en leur procurant des facilités de transport et en faisant, en général, tout leur possible pour faciliter la tâche. J'adresse mes sincères remerciements à la compagnie et à ses fonctionnaires pour leur attitude et leur coopération à ce sujet.

On a engagé un expert spécial pour estimer la valeur des bâtiments. On lui a confié les plans-types dès leur réception de la part des compagnies, et c'est sur ces plans qu'il a basé son estimation des frais de renouvellement. Cet expert a voyagé sur une bonne partie des voies, visitant, en tous cas, les têtes de lignes importantes, inventoriant tous les bâtiments de toute espèce, observant la nature de la construction et tous les autres éléments influant sur le coût.

Les instructions détaillées suivantes transmises aux ingénieurs sur le terrain élucideront mieux le plan de travail adopté:

INSTRUCTIONS AUX INGÉNIEURS SUR LE TERRAIN.

(*a*) *Instructions générales.*—L'objet de ce bureau est de faire une étroite évaluation des biens de certains chemins de fer dans le Dominion du Canada. Il faut exercer un grand soin, de manière à inclure tout ce que possèdent les compagnies de chemin de fer.

Il faut vérifier, à la satisfaction de l'ingénieur-inspecteur sur les lieux, les renseignements obtenus d'une compagnie de chemin de fer, ou d'un quelconque de ses employés. Tous les employés doivent se rappeler qu'ils ne sont d'aucune façon des employés ou des agents de la compagnie de chemin de fer, et qu'ils doivent tirer leurs propres conclusions, sans égard aux fins pour lesquelles l'évaluation peut être faite.

Il faut exercer une vigilance constante pour ne pas oublier les quantités cachées ou les conditions extraordinaires du coût. On désire réaliser les progrès les plus rapides, compatibles avec un bon travail. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'on n'essaie pas de faire un inventaire détaillé, minutieux, mais qu'il faut en arriver à des conclusions, à la suite d'une soigneuse analyse des conditions analogues, en appliquant à un autre territoire semblable ces unités de mesurage ainsi attentivement déterminées, en observant, durant l'inspection, les variations qui peuvent être observées ou découvertes.

(*b*) *Mille-type.*—On fournira à chaque ingénieur-inspecteur un état indiquant les quantités visées par les classifications de comptabilité les plus indépendantes de la to-

pographie du pays. Chaque ingénieur doit acquérir la connaissance parfaite du mode de préparation de ce type, et il doit constamment et entièrement se rappeler les éléments du coût qui y ont été inclus, ainsi que ceux qui ont été omis à cause de leur variabilité.

On a préparé ce type après une inspection soigneuse, et il mentionnait les quantités réelles trouvées sur de vastes étendues d'un territoire semblable, dont on a pris la moyenne, en ce qui concerne les quantités, afin d'inclure la quantité moyenne, en ce qui concerne les quantités, afin d'inclure la quantité moyenne de ces quantités par mille. On a employé des frais d'unité d'épreuve dans les préparations du type pour les item qui sont les plus constants. On revisera plus tard ces frais d'unité, et on ajoutera les particularités variables avec leur coût, d'après les données recueillies et l'opinion de l'ingénieur-inspecteur dans chaque district. L'ingénieur-inspecteur doit relever toutes les variations du mille-type, et toute la propriété non couverte par ce mille-type, ainsi que l'estimation qu'il pourra faire des frais d'unité ou des frais totaux.

(*c*) *Mode d'inspection.*—La ligne toute entière sera mesurée par un ingénieur-inspecteur, circulant, en général, sur les trains réguliers, se servant parfois d'une automobile d'inspection que pourra lui fournir la compagnie de chemin de fer et, dans des cas isolés, utilisant un train spécial dans un wagon d'inspection. Lorsque des trains sont utilisés, il pourra être nécessaire de s'entendre avec la compagnie afin d'obtenir un wagon d'inspection. L'ingénieur devrait prendre ses notes, de manière à se laisser le moins possible détourner d'une étroite observation de la propriété. (*Voir e.*) A certains endroits, l'ingénieur devra probablement marcher sur la voie, ou sur une partie de la voie, ou bien se procurer le wagonnet des cantonniers.

L'inspection faite de la manière décrite ci-dessus ne comprendra pas les grands parcs ni les grandes têtes de lignes, lesquels seront, dans tous les cas, du ressort de l'ingénieur, qui consacrera un temps considérable au parc ou à la tête de ligne, et aura alors en sa possession la carte de ce parc ou de cette tête de ligne, soumise par la compagnie de chemin de fer.

Après avoir obtenu de la compagnie de chemin de fer, généralement par l'entremise de ce bureau, les données condensées qu'il peut emporter avec lui, et après s'être familiarisé avec l'unité-type, l'ingénieur-inspecteur devrait, dans son inspection sur les lieux, relever avec soin toutes les divergences de l'unité-type, tant pour les déficits que pour les additions.

(*d*) *Eléments de propriété.*—On trouvera dans les paragraphes suivants des remarques relatives à chaque classification donnée:—

1. *Génie.*—On ne prêtera aucune attention à cet item sur le terrain.

2. *Droit de passage et emplacements de gares.*—La compagnie de chemin de fer fournira les données relatives à la larpeur du droit de passage et à la largeur supplémentaire aux gares. L'ingénieur-inspecteur devrait, autant que la chose serait praticable, observer approximativement cette largeur et prendre parfois note de son observation. En arrêtant à une station, il pourra peut-être mesurer la largeur en marchant. Néanmoins, il est important qu'il fasse une enquête et qu'il obtienne les renseignements les plus précis possibles sur la valeur du terrain contigu; non pas le coût du droit de passage pour la compagnie de chemin de fer, mais la valeur réelle actuelle des terrains contigus, aux fins pour lesquelles ils sont utilisés. Cette observation s'applique généralement aux terres rurales. Dans les grandes villes, il devrait instituer une enquête plus minutieuse, si l'occasion se présente de le faire au cours du voyage; il devrait, au moins, faire tout son possible dans ce but. Il devrait se rappeler plus tard, au bureau, en établissant les valeurs du droit de passages, que les multiples seront appliqués aux valeurs fondamentales obtenues ci-dessus, afin de représenter la valeur additionnelle pour les fins de chemin de fer, du chef de la séparation, des dommages, des frais d'acquisition, etc. Il devrait faire tous ses efforts pour obtenir assez de données afin de former une opinion déterminée pour toute voie particulière, dans son intégra-

lité, laissant très peu de travail subséquent à effectuer dans cette catégorie; autrement le travail serait beaucoup retardé. Il faudra que l'ingénieur-inspecteur s'arrête aux grandes villes ou cités durant le temps nécessaire à l'obtention des renseignements exigés. (*Voir e.*)

3. *Immeubles.*—Il faudra faire une étude spéciale de cet item et, en général, l'ingénieur-inspecteur ne s'en occupera pas pendant l'inspection des voies, à moins qu'il ne puisse convenablement obtenir des informations. Dans ce cas, il ne devrait pas manquer de le faire.

4. *Régalage.*—L'ingénieur-inspecteur doit observer avec soin la somme et la nature des travaux sur chaque voie. Il aura avec lui le profil de la ligne, mais il ne sera pas praticable pour lui de relever dans chaque tranchée la classification des matières. Une tentative à cette fin lui rendrait, dans beaucoup de cas, impossible de faire toute autre observation. De plus, il est probable que son estimation serait grandement erronée. Il devrait cependant prendre, sur chaque feuille, des notes générales sur les matières des tranchées, comme par exemple " tranchées entièrement composées de roche ", " tranchées composées en grande partie de terre ", ou inscrire toutes les autres observations générales sur les quantités ou sur les matières, selon le cas. D'après son inspection et d'après les données qu'il pourra se procurer, le personnel du bureau vérifiera les renseignements reçus de la compagnie.

En outre, il devrait être soigneux dans ses observations et dans l'inscription de ses notes au sujet de l'essertage et du nettoyage.

Il faudrait surveiller attentivement tous les détournements de cours d'eau, les murs de soutènement, les fondations à pierres perdues, le coffrage ou les cloisons. En ce qui concerne ces cinq item, s'il ne peut, à son premier voyage, prendre assez de notes pour faire une estimation approximative, il devrait faire une enquête auprès des autorités compétentes du chemin de fer, et peut-être, dans certain cas, visiter de nouveau l'emplacement.

Il faudra voir l'œil bien ouvert et prendre des notes concernant les muskegs, les puisards et les autres choses semblables. La compagnie de chemin de fer fournira les données relatives à ces endroits et indiquera leur emplacement; cependant, l'ingénieur-inspecteur doit faire une observation aussi soigneuse que le temps le permettra. Il faudra être généreux dans la considération de ces choses, car il est extrêmement difficile de déterminer, après l'achèvement de la voie, les travaux qui ont été nécessaires à ces endroits.

Il faut avoir soin d'observer les endroits où il existe plus d'une voie afin de pouvoir tenir compte d'une largeur convenable de la couche de ballast.

5. *Tunnels.*—Ces derniers seront spéciaux dans tous les cas, sauf lorsqu'ils seront courts et, par suite, de peu d'importance. L'ingénieur-inspecteur prendra note de tous les tunnels et de la nature des revêtements, lorsqu'il y en aura. Lorsque les tunnels seront longs, la compagnie de chemin de fer fournira des données complètes qui seront remises à l'ingénieur-inspecteur, pour lui permettre de faire une vérification approximative.

6. *Ponts, tréteaux et ponceaux.*—Pour nos unités d'estimation, un chiffre par mille exprimé en dollars sera déterminé au moyen de profils pour le territoire où les ponceaux sont petits et peu nombreux. Un profil donnera ordinairement des données suffisantes.

La compagnie de chemin de fer fournira une liste de tous les ponts, indiquant la nature, la quantité de l'acier et la quantité de la maçonnerie. L'ingénieur-inspecteur devrait vérifier cette liste à mesure qu'il circulera sur la voie. S'il n'a pas de liste, il observera la nature de chaque pont.

7. *Traverses.*—Il faut déterminer le nombre des traverses par mille en comptant le nombre des traverses par longueur de rail à la fois, lorsque le train est arrêté, en

ayant soin de noter si le rail utilisé est de 30′ ou de 33′. Il faut aussi, chaque fois que la chose est possible, faire une enquête des contremaîtres de section, des chefs de la voie ou des autres employés. De plus, noter approximativement le genre de traverses. S'ils sont en grande partie, d'une espèce, ou s'ils sont mixtes, il faut noter ce fait. A la fin d'une journée de travail. Il faut noter généralement vos impressions et l'état des rails. Il faut noter si les points d'évitement sont en bois à aiguille, ou bien s'ils sont formés des traverses ordinaires. Il faut noter, en particulier, s'il est rencontré des traverses préparées ou du bois préparé à ponts. Après une enquête ou une inspection, il faut prendre assez de notes pour déterminer la quantité.

8. *Rails.*—Noter le poids du rail par verge sur les voies principales, et sur les voies d'évitement, si possible. A la fin de chaque journée de travail, prendre note de l'état du rail.

9. *Cœurs et aiguilles.*—D'après les observations faites durant la journée de travail, prendre note, le soir, de la nature des cœurs, des chevalets de manœuvre, des aiguilles, ainsi que de leur état général.

Prendre note de tous les passages à niveau et approximativement de l'angle; indiquer, en outre, si possible, s'il est construit au moyen de rails ordinaires, fortement consolidés, en acier manganésé ou toute particularité spéciale s'y rattachant.

10. *Assujettisseurs de la voie et autres matériaux.*—Faire des observations spéciales pendant la journée et consigner, le soir, les notes relatives au type, à la longueur, au nombre des trous de boulons, et, s'il est découvert un autre type d'assemblage, en prendre note.

Noter, durant l'inspection, les contre-rails dans les courbes, sur les ponts et dans les tunnels.

Noter ou obtenir des renseignements au sujet de l'emploi des selles de rails; des pièces de butée latérale ou antidérapeurs.

11. *Ballast.*—Il faut avoir soin de prendre assez de notes des différentes espèces de ballast afin de pouvoir calculer une étroite approximation au moyen de ces notes. Noter plus particulièrement la nature du ballast et déterminer sa profondeur en faisant à la fois des enquêtes et des observations; noter autant de pouces sous la traverse.

Au moyen d'une enquête, déterminer la distance approximative ou moyenne pour transporter le ballast sur une voie particulière, car cette particularité augmente souvent sensiblement le coût du ballast.

12. *Pose des rails et aplanissement.*—Comme cet item se rattache entièrement à la main-d'œuvre, on peut facilement le calculer au bureau; néanmoins, s'il existe des particularités spéciales ou extraordinaires qui rendent cet item plus coûteux que d'habitude, en prendre note et énoncer avec soin les raisons qui ont motivé les conclusions obtenues.

13. *Outils de chemin de fer.*—Il ne faut prêter aucune attention à cet item durant le voyage d'inspection.

14. *Clôturage de l'emplacement de la voie.*—Noter au sujet de toute la voie inspectée chaque jour, si elle est clôturée d'un côté ou des deux côtés, de même que le genre de clôture. Prendre, si possible, brièvement notes des rampes à bestiaux, des clôtures latérales de ces rampes et des clôtures latérales aux passages à niveau.

15. *Passages à niveau et avertisseurs.*—Faire, durant son inspection, les observations qui lui permettront de prendre des notes concernant le nombre approximatif des avertisseurs de toute nature, tels que les poteaux militaires, poteaux avertisseurs de sifflement, écriteaux de gares, plaques d'avertissement, etc. Noter l'existence

et l'emplacement des passages élevés, souterrains, des barrières, des sonneries d'avertissements, etc.

16. *Appareils d'enclenchement et autres appareils avertisseurs.*—Prendre des notes générales au sujet des appareils rentrant dans cette rubrique, ainsi qu'au sujet de leur nature et de leur emplacement.

17. *Lignes télégraphiques et téléphoniques.*—Observer et prendre les notes nécessaires indiquant si ces voies existent ou si elles n'existent pas, le nombre de fils, le nombre approximatif de poteaux par mille. Obtenir de l'autorité régulière de chemin de fer les données se rapportant au nombre des instruments et des autres appareils spéciaux rentrant dans cette rubrique.

18 *Edifices de gares et accessoires.*—Prendre les notes appropriées au sujet des gares et des bâtiments accessoires. Noter, à chaque station, la nature et les dimensions approximatives de chaque bâtiment, des plates-formes et des recouvrements:

(*a*) Pour les petites gares ordinaires établies à la plupart des endroits, une estimation sera fournie et un chiffre proportionnel de cette dernière sera inclus dans le mille-type.

(*b*) Lorsqu'il existe une gare plus vaste et d'un coût plus élevé ainsi que d'autres bâtiments, il faudra de plus amples données pour en faire une estimation spéciale. Dans ce cas, prendre les notes possibles sans faire un arrêt spécial, et obtenir plus tard les données supplémentaires du bureau principal, au besoin, ou de la compagnie de chemin de fer.

(*c.*) Aux grandes gares et aux têtes de lignes importantes, un ingénieur spécial étudiera ce point. Prendre, chaque jour, note de l'état général des bâtiments et indiquer si cet état est bon, médiocre ou mauvais.

19. *Edifice général des bureaux et accessoires*—L'ingénieur-inspecteur n'étudiera aucunement ce point, à moins qu'il n'ait reçu instructions de le faire. Il devrait cependant prendre note de ces édifices.

20. *Usines, rotonde et plaques tournantes.*—La compagnie de chemin de fer fournira les données complètes pour toutes les structures rentrant dans cette rubrique, et ces renseignements seront transmis à l'ingénieur-inspecteur. Toutefois, il devrait prendre note générale de leur existence, de leur nature et de leurs dimensions.

Lorsque ces structures se trouvent aux têtes de lignes et aux endroits plus considérables où l'ingénieur-inspecteur s'arrêtera probablement, en tout cas, il devrait prendre des notes complètes sur les structures, en ce qui concerne les dimensions, la nature de la construction et toutes les autres particularités spéciales, de manière à permettre une estimation approximative de la valeur des structures à construire.

21. *Machines et outils des ateliers.*—L'ingénieur-inspecteur ne s'occupera pas des item rentrant dans cette rubrique, à moins qu'il ne soit spécialement requis de le faire. Dans ce cas, on lui fournira une liste complète et la description des item, afin de lui permettre de faire une vérification approximative.

22. *Stations de prise d'eau.*—L'ingénieur-inspecteur notera l'emplacement des stations de prise d'eau et les renseignements concernant leur nature.

S'il y a des particularités spéciales, telles que des réservoirs, des barrages ou des usines d'épuration, il doit obtenir de l'autorité compétente les données relatives à ces questions. En général, l'ingénieur-inspecteur ne devra pas vérifier ces renseignements.

23. *Dépôts de combustible*—L'ingénieur-inspecteur devrait prendre note de l'emplacement et de la nature de tous les dépôts de combustible. La compagnie de chemin de fer fournira les données complètes de tous ces dépôts, et l'ingénieur-inspecteur ne devra en général que vérifier ces données.

24. *Elévateurs à grain.*—L'ingénieur-inspecteur devrait prendre note de l'emplacement de tous les élévateurs appartenant à la compagnie de chemin de fer, et indiquer, si possible, la nature de la construction, la capacité et le type.

25. *Entrepôts.*—L'ingénieur-inspecteur devrait prendre note de l'emplacement de tous les entrepôts, et indiquer approximativement, si possible, les dimensions et le type de construction.

Les bâtiments rentrant dans cette classification ne sont pas les entrepôts ordinaires à marchandises où ces dernières sont reçues aux fins d'expédition, mais les dépôts où les marchandises sont emmagasinées et qui fonctionnent uniquement à titre d'entrepôts.

26. *Docks et quais.*—Prendre les notes possibles.

27. *Usines d'éclairage électrique.*—Si l'ingénieur-inspecteur apprend qu'il existe quelque usine rentrant dans cette rubrique, il doit en prendre note et avertir promptement ce bureau au sujet de l'emplacement de ladite usine.

28. *Usines de force motrice électrique.*—Si l'ingénieur-inspecteur apprend l'existence de quelque usine rentrant dans cette rubrique, il doit en prendre note, et avertir sans retard ce bureau au sujet de l'emplacement de ladite usine.

29. *Transmission de force motrice électrique.*—Si l'ingénieur-inspecteur apprend qu'il existe quelque usine rentrant dans cette rubrique, il doit en prendre note et avertir promptement ce bureau de l'emplacement de ladite usine.

30. *Usines à gaz.*—Si l'ingénieur-inspecteur apprend qu'il existe quelque usine rentrant dans cette rubrique, il doit en prendre note et avertir promptement ce bureau de l'emplacement de ladite usine.

31. *Diverses structures.*—Appartiennent à cette catégorie toutes les structures qui ne sont pas mentionnées spécifiquement dans l'une ou l'autre des classifications antérieures. Elles doivent être indiquées, selon le cas comme détails particuliers.

L'unité-type inclus un item qui comprend les structures occasionnelles de moindre importance portées au débit de ce compte.

(*e*) *Détails spéciaux.*—L'ingénieur-inspecteur doit, avant de commencer son inspection, connaître à fond ces instructions de même que la pamphlet intitulé " Classification des Dépenses pour chemins et équipement", et il doit porter avec lui copie des deux documents.

Il doit aussi avoir en poche un pied-de-roi pliant de six pouces de longueur.

Il doit apporter également avec lui telles données relatives à la voie, par exemple, les profils, les listes de ponts, etc., qui pourraient lui servir.

Il doit préparer son inspection avec soin, tenant compte de l'horaire, du temps nécessaire aux arrêts dans les villes, etc., ayant toujours en vue l'exécution économique et expéditive du travail. S'il parcourt la voie deux fois, l'une pour aller et l'autre pour retourner, il doit diviser son travail avec méthode; par exemple, en allant, il observera la voie et en revenant, les constructions.

Au cours de son travail, l'ingénieur-inspecteur pourra probablement recueillir certaines informations concernant les prix unitaires actuels, la moyenne raisonnable des prix unitaires, de même que le coût de certains rudiments. Il doit noter toutes ces informations *ainsi que leur provenance.*

Il doit aussi noter l'*état général* de chaque voie ou partie de voie, constater si la propriété a été maintenue en bon état d'exploitation ou si elle s'est détériorée ou a perdu de sa valeur sans raison. Il doit faire mention de la chose sur chaque feuille.

Aussitôt qu'il a terminé l'inspection d'une voie, il doit faire parvenir les résultats, par courrier recommandé, au bureau d'Ottawa, qui les étudiera et verra à leur mise à exécution.

Plusieurs des item compris dans les divers comptes sont également compris dans l'unité-type. Les faits *primaires* que l'ingénieur-inspecteur doit observer sont les item qui varient avec cette unité ou en diffèrent, ou en sont exclus; il doit au besoin, retrancher ou ajouter.

Ces item sont:

2 et 3. Immeubles: Les prix unitaires de ces immeubles sont exposés, naturellement, à subir une grande fluctuation. L'ingénieur-inspecteur peut obtenir, particulièrement dans un territoire rural, de nombreuses informations à ce sujet; mais il pourra en recueillir un grand nombre des compagnies ou d'autres sources.

4. Régalage.
5. Tunnels.
6. Ponts.
11. Ballast.
14. Clôturage.
15. Passages, et enseignes, en ce qui concerne seulement les passages supérieurs ou inférieurs.
16. Signaux.
18. Edifices.
19 à 31. Item spéciaux.

Au sujet de ces item, la compagnie de chemin de fer procurera des données plus ou moins complètes que l'ingénieur-inspecteur devra considérer avec soin, de manière à ce qu'on puisse faire une vérification aussi précise que possible.

Dans le cas où certains item auraient été oubliés, qu'on s'assure que ce sont ceux de moindre importance, tels, par exemple, les enseignes, et, à tout événement, qu'on attache une attention moindre aux item de moindre importance.

Les ingénieurs-inspecteurs doivent se tenir en parfaite harmonie avec le plan général et les méthodes de ce travail, car ce n'est qu'en agissant ainsi qu'ils obtiendront les meilleurs résultats.

Tout ingénieur-inspecteur doit envoyer au bureau principal, à Ottawa, un rapport quotidien du travail qu'il a fait durant la journée, et il doit tenir le bureau principal au courant de l'endroit où on pourra l'atteindre par la poste ou par le télégraphe. Si c'est nécessaire, l'ingénieur-inspecteur se servira du télégraphe; mais, autant que possible, il devra éviter de le faire; si c'est nécessaire d'expédier un long message, il l'enverra par lettre de nuit ou lettre de jour selon les circonstances.

f. L'ingénieur-inspecteur doit prendre note de tout travail superflu, en mentionnant si possible, la nature et le coût.

Toutes les voies de la compagnie Canadian-Northern, sauf celles de la *Halifax and Southwestern Railway,* dans la Nouvelle-Ecosse, et de la *Niagara, St-Catherines and Toronto Railway,* et toutes celles du Grand-Tronc-Pacifique de même que celles de quelques sections types du Pacifique-Canadien, ont été examinées de la manière ci-haut décrite par nos ingénieurs, de la mi-octobre à la fin de l'année. Très heureusement pour nous, la neige n'est tombée que tard dans le cours de la saison, et nous avons pu terminer pratiquement notre travail avant qu'elle ait couvert le sol.

Depuis le commencement de 1917, la *Niagara, St-Catherines and Toronto Railway* a subi l'inspection dans des conditions, cependant moins favorables; mais on n'a pas fait d'inspection de la *Halifax and Southwestern Railway.* .

Pendant qu'on exécutait, sur le terrain, le travail ci-haut décrit, les compagnies de chemins de fer communiquaient, petit à petit, les informations. Aussitôt reçues, ces informations étaient étudiées et utilisées dans le bureau. On a préparé les soi-disant unités types, on a classé les item de propriété d'après la classification adoptée par la

Commission des chemins de fer, et l'on a dressé une liste des valeurs de certains item réglémentaires tels que rails, cœurs et aiguilles, assujettisseurs de rails, et autres item qu'on peut raisonnablement considérer comme réglementaires; on a remis à plus tard c'est-à-dire après le parachèvement du travail sur le terrain, les item susceptibles de modification. On s'est servi des profils, des plans de gares et de voies secondaires, des cartes de chemins de fer, et des autres informations reçues des compagnies pour classifier les item réglementaires et le cubage des excavations.

Par conséquent, au retour des hommes qui avaient travaillé sur le terrain, on était en mesure de leur fournir toutes ces informations; on avait examiné tous les profils et calculé les cubages reçus jusqu'à date, à supposer que la surface du terrain fut plane. On confia donc à chacun de ces hommes le soin de faire le calcul final des voies dans son territoire respectif; en s'appuyant sur les informations qu'il avait obtenues relativement à la pente du terrain et à sa nature, il a corrigé les cubages de réglage, vérifié tous les autres item et inclu les item spéciaux. On a inscrit dans un livre pour chacun, les dossiers de toutes les voies ainsi que tous les calculs; en page frontispice, on a collé une feuille mentionnant l'unité type relative à la voie en question de même que le coût moyen par mille, exclusion faite des item purement spéciaux, et en regard de chacun, on a inscrit les calculs du coût final de renouvellement, par mille, de ladite voie ainsi que le coût total de ce renouvellement y compris les frais d'exploitation ainsi que la dépréciation.

On a inscrit sur une carte le résultat final pour chaque voie et l'on a placé les cartes dans un classeur. Ces cartes, de même que les livres, constituent un dossier permanent des résultats pour chaque voie ferrée, dossier dont on se servira à l'occasion.

Ci-suit un fac-similé de l'unité type et de la carte qui l'accompagne:

COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES CHEMINS DE FER ET LE TRANSPORT.

UNITÉ TYPE.

Chemin de fer Canadian Northern......*Saskatoon—Munson.*
Voie simple. 302·5 milles.

		—	Dépréciation.
		$	$
2 Emplacement de voie et terrain des gares		660	0
3 Immeubles.—Spécial		0	0
4 Régalage			
Essartage et nettoyage	0		
Autres item de régalage	$3,645		
		3,645	0
5 Tunnels—Aucun		0	0
6 Ponts—Aucun.			
Chevalets, etc	$633	....	253
Ponceaux, tuyaux, drains, etc	126	759	36
7 Traverses, 2,985 par milles à 70 cents			
Traverses de pont, 1·8 M.M.P à $55			
Traverses d'aiguilles 1-8 bifurcation à $55.		2,188	1,092
8 Rail (60 livres), 104 tonnes à $39.02 la tonne		4,058	1,189
9 Cœurs et aiguilles		49	15
10 Assujettisseurs de rails et autre matériel—			
110·3 % A. palplanches à $250.22 par mille=	$276		
110·3 % crapauds à 48.05 par mille=	53		
Crampons 3,000 traverses à 2·6 liv. chacune=78 cwt. à $2.73 le cwt.=.	213		
Semelles de rails, au mille, à – chacune= –			
		542	163
11 Ballast, 1,646 verges cubes par mille, à 75 cents la verge cube placée		1,202	601
12 Construction de la voie et aplanissement 110·3% d'un mille à $550 par mille plus (pour la pose) ·5 de voie secondaire à $50 chacune		632	316
13 Outils de constrution, un équipement à $160 divisé par 8		20	10
14 Clôturage—emplacement de voie—2 milles de clôture à $250 le mille, plus garde-bestiaux et barrières		553	276
15 Croisements et enseignes		37	18
16 Enclenchement et autre appareil avertisseur, 10% sémaphores de gares à $40		4	1
17 Lignes télégraphiq. et téléphoniq.—1 mille à $306, plus 10% pour instruments, etc.		337	112
18 Gares et aménagement		486	121
19 Edifices des bureaux généraux—Aucun			
20 Ateliers etc.—Spécial.			
21 Machinerie d'atelier—Spécial.			
22 Gares—réservoirs		234	58
23 Gares—combustible		113	28
31 Structures diverses		556	139
Entretien et travail temporaire durant la construction		250	....
Solidification et adaptation ou construction différée		320	64
Total		$16,645	....
Cont.=5% du total; Dép. de C.=20%=1% du total.			
Dépréciation de l'item. Dépenses casuelles		....	166
Dépréciation par mille de voie ferrée		....	$4,658

NOTE.—On peut trouver dans le livre les détails qui n' apparaissent point ici.

(Face de la carte.)

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

Carte N°

(Voie principale) Saskatoon—Munson 302·5 milles.
V.S. 47

$16,645	(D'après unité type) x 302·5 milles	$ 5,035,112
Item Spéciaux	Remise à locomotives, plaque tournante, etc., à Kindersley	47,055
	" " " à Hanna	64,416
	Machinerie d'atelier à Kindersley et à Hanna	19,377
	Appareil d'enclenchement et cœurs M.P. 3·8 G.T.P	5,614
	Partie de la propriété où se trouvent les terminus de Saskatoon	97,500
		$ 5,269,074

Dépenses casuelles:		
Terrain, $660 x 302·5+$97,500	$ 297,150, 24% sur terrain	71,316
Autre item	4,971,924, 27·2% on O.M.I	1,352,363
	$5,269,074	$ 6,692,753

Taux par mille, $22,125.
Inspecteur: Balloch.
Etats: Chadbourn.

Pour détails des pourcentages contingents, voir pages 31–32.

(Dos de la carte.)

TERRAIN, INTÉRÊT ET DÉPRÉCIATION.

($16,645–660) x 302·5)		$ 4,835,462	
Item spéciaux autres que terrains		136,462	
Total moins les terrains		$ 4,971,924	Coût basique terrain.
		297,150	
10% sur coût basique	$ 497,192		
18% Sur terrains	53,487		
		550,679	intérêt.
17·2% Sur coût basique	$ 855,171		
6% Sur terrain	17,829		
		873,000	rem. Audessus.
		$ 6,692,753	Total.
Dépréciation ($4,658 x 302·5)	$ 1,409,045		
" Item spécial	34,114		
		1,443,159	
Estimation du coût de renouvellement moins la dépréciation		$ 5,249,594	

DÉTAILS DES MÉTHODES DE TRAVAIL.

Faire une évaluation matérielle comprend deux opérations distinctes: (*a*) Déterminer les quantités; (*b*) déterminer les prix unitaires. La valeur totale de chaque item est le produit de la quantité et du prix unitaire.

Dans le rapport ci-joint de M. W. H. Chadbourn, ingénieur en chef, on trouvera des informations plus détaillées concernant les méthodes employées pour obtenir ces rudiments. Nous jugeons cependant à propos de donner ici un rapport sommaire.

1. *Système du chemin de fer Canadian-Northern.*

(*a*) *Détermination des quantités.*—En se servant des classifications de la Commission des chemins de fer.

2. *Emplacement de voie et des gares.*

3. *Immeubles.*

Sur une longueur de plusieurs milles, l'emplacement de ces voies ferrées est pratiquement de la même largeur partout, sauf aux gares où il s'élargit d'une manière définie, toutes les dimensions étant réglementaires. Une fois qu'on connait l'emplacement des gares de même que les largeurs réglementaires, le nombre d'acres qu'occupe l'emplacement de la voie, y compris les terrains des gares par mille, est facile à obtenir. Dans les plus grandes villes et cités où les compagnies possèdent des terminus ou autres immeubles, des cartes ont été fournies montrant l'emplacement des dites propriétés. Une enquête spéciale a permis de calculer le sétendues et de les mettre en tableaux ainsi que de certifier les valeurs.

4. *Régalage.*—Sur le terrain on n'a fait aucune tentative pour déterminer le régalage. Dans le cas du chemin de fer Canadian-Northern, on a déterminé le régalage d'après les profils en supposant d'abord que le terrain était plan, puis on a modifié ce résultat en s'appuyant sur les informations recueillies par les ingénieurs sur ce terrain. On a procédé à la classification du matériel en se servant de notes recueillies par les ingénieurs sur les terrains de même que pour connaître la quantité de l'essartage et du nettoyage. On a estimé le transport d'après les profils et l'emplacement là où il y avait une tranchée d'un côté et du remplissage de l'autre, bien que la ligne centrale ne comportât ni tranchée ni remplissage.

5. *Tunnels.*—Dans tous les cas la compagnie a procuré des informations détaillées concernant la longueur et la section transversale des tunnels. Des ingénieurs sur le terrain ont pris note de la nature du matériel.

6. *Ponts, chevalets et ponceaux.*—La compagnie de chemin de fer a fourni la liste de ces structures; les longueurs ont été prises d'après les profils. On a estimé le poids de l'acier ou la quantité de bois d'après les diagrammes réglementaires; on a calculé au bureau, d'après les dessins réglementaires, les quantités relatives aux chevalets en bois, en donnant même ces quantités "au pied" pour diverses hauteurs. Les petites ouvertures, telles que les ponceaux tubulaires et les ponceaux dallés ont été toutes estimées d'après les profils.

Voie ferrée, comprenant:

7. *Traverses.*

8. *Rails.*

9. *Coeurs et aiguilles.*

10. *Assujettisseurs de rails.*

11. *Ballast.*

Pour déterminer les quantités de ces item, on s'est appuyé sur les observations faites par les ingénieurs sur le terrain de même que sur les informations qu'on a recueillies en consultant les profils et les cartes des terrains de gares, documents que la compagnie a fournis.

12. *Pose des rails et aplanissement.*—Pour évaluer ceci, on a ajouté à la voie principale les distance en milles des voies secondaires, tel que déterminé par les profils, de même que celles des voies de parcs, tel que déterminé d'après les cartes ou par les ingénieurs sur le terrain, et l'on a fait une allocation moyenne pour le nombre de bifurcations.

13. *Les outils de cantonnement* ont été estimés arbitrairement, cet item étant sans importance.

14. *Clôturage.*—On a estimé cet item d'après les observations recueillies par les ingénieurs sur le terrain.

15. *Passage à niveau et enseignes.*—Cet item, de peu d'importance, a été estimé d'après des notes générales.

16. *Appareil d'enclenchement et autre appareil avertisseur.*

17. *Lignes télégraphiques et téléphoniques.*

18. *Gares et ameublement.*

19. *Edifices du bureau principal.*

20. *Ateliers, etc.*

21. *Machinerie d'atelier.*

22. *Gares-réservoirs.*

23. *Gares-combustible.*

24. *Elévateurs à grains.*

25. *Magasins.*

26. *Quais et plateformes.*

27. *Usines d'éclairage électrique.*

28. *Usine de force motrice électrique.*

29. *Transmission de force motrice électrique.*

30. *Usines à gaz.*

31. *Structures diverses.*

Les ingénieurs de campagne ont considéré tous ces éléments de valeur et en ont noté le caractère général. Les plans réglementaires pour les structures existantes ont été soumis par la compagnie de chemin de fer. Ces plans ont été comparés avec les données des ingénieurs. La plupart de ces structures étaient du type réglementaire, et tout ce que les ingénieurs avaient à faire était de noter le type, comme par exemple: "Construction de gare type 5." Auà parcs et têtes de lignes, où se trouvent un grand nombre de bâtiments, ces derniers ont été notés par l'ingénieur-inspecteur, ou bien, en certains cas, ils ont été décrits d'après les plans vérifiés sur place. Vers la fin des travaux, c'est-à-dire durant le mois de février, nous reçûmes de la compagnie de chemin de fer des listes complètes des propriétés. Ces listes furent comparées avec les données que nos ingénieurs avaient recueillies, qui avaient été utilisées pour nos évaluations et qui furent trouvées très conformes dans la plupart des cas. Là où il y avait divergence, nous avons quelque peu modifié nos évaluations quand le temps à notre disposition le permettait. Sur toutes les lignes du réseau du Canadian-Northern en Colombie-Britannique, du défilé de Tête-Jaune à Port-Mann, et sur les lignes de l'île de Vancouver, de même que sur les embranchements en construction, la compagnie nous a fourni des données établissant les quantités réellement rémunératrices, et nous avons utilisé ces quantités dans l'évaluation.

(b) *Détermination des prix d'unités.*

Comme il s'agit d'une évaluation du coût de renouvellement des propriétés, il était nécesaire de prendre des prix d'unités qui représentassent une moyenne équitable des valeurs en ces dernières années, en éliminant, toutefois, toutes les anomalies de prix dues à la guerre et en tenant compte aussi de toute tendance bien marquée dans les cours.

En d'autres termes, nous avions l'intention d'établir un prix équitable d'unité pour une période disons de trois ou cinq ans avant la guerre, au sujet des denrées dont

le prix a varié d'année en année avant la guerre, mais qui n'accusaient pas de cours défini soit à la hausse soit à la baisse.

Les cours de certaines denrées, cependant, accusent une tendance marquée, de sorte que, bien qu'ils subissent de temps à autre des fluctuations résultant des variations de l'offre et de la demande ou d'autres causes, le prix moyen peut augmenter ou diminuer graduellement. Dans ce cas, en faisant l'évaluation du coût de production, il faut prendre la dernière moyenne de prix équitable, indépendamment de ce qu'on pourrait appeler les fluctuations accidentelles. Prenons le bois de construction, par exemple: par suite de la diminution de l'offre, la moyenne du prix équitable s'en est élevée graduellement depuis dix ou vingt ans. Dans un cas semblable, il ne serait pas juste, dans l'évaluation du coût de production, de prendre la moyenne des cours pour une période d'années, mais il serait plus raisonnable de prendre le prix le plus récent, à moins que ce prix ne soit exceptionnellement bas ou élevé par suite de causes accidentelles. D'autres matériaux ont fait ressortir le cas d'une diminution graduelle des prix sujets, naturellement, à des fluctuations accidentelles; par exemple, tel a probablement été le cas, en général, pour le ciment, dont le prix, depuis vingt ans, grâce à l'accroissement considérable de la production américaine, a baissé graduellement, bien qu'il se soit produit de grandes fluctuations dépendant de l'étendue des opérations de construction qui, elles-mêmes, ont dépendu dans une bonne mesure des conditions financières. En ce qui concerne les terrains, on ne pouvait naturellement tenir compte de ce qui n'était évidemment qu'une superfétation injustifiée des valeurs immolières, bien que cette superfétation se soit accentuée constamment pendant plusieurs années.

Généralement parlant, donc, le but visé était l'application des prix équitables d'avant la guerre.

Si nous prenons maintenant les différents articles par ordre, nous pouvons établir l'état sommaire qui suit:

2. *Emplacement de voie et terrains de gares.*

3. *Immeubles.*

Les prix d'unités pour emplacement de voie ferrée ont été déterminés après enquête faite sur place par les ingénieurs en utilisant tous les moyens d'information possible, évaluateurs, courtiers en immeubles, résidents locaux et employés de chemins de fer. Un ingénieur spécial, M. N. Cauchon, a été chargé des recherches à ce sujet dans les grandes villes, y compris Montréal, Toronto, Ottawa, Winnipeg et Port-Arthur. A Edmonton, Calgary et Vancouver, les ingénieurs de campagne ont fait des recherches spéciales en ces matières. Les évaluations servant à la répartition de l'impôt ont été obtenues là où la chose était praticable et comparées avec les estimations reçues d'autres sources indépendantes.

L'évaluation immobilière a probablement suscité plus de discussion que toute autre. Il est incontestable que beaucoup d'immeubles appartenant à la *Canadian Northern Company* ont été achetés à très bas prix. Néanmoins, ces immeubles ont maintenant une grande valeur, et il fallait en évaluer le renouvellement à leur valeur actuelle. A tout événement, cette évaluation a été faite. Naturellement, on peut objecter que l'augmentation de la valeur qui s'est produite depuis le premier achat est due à l'existence du chemin de fer et que toute idée d'évaluer le coût de renouvellement en supposant la disparition du chemin de fer, pendant que les autres conditions, dont plusieurs dépendent de l'existence du chemin de fer, demeurent les mêmes, est une supposition imaginaire et impossible. Ceci est incontestablement vrai; si le chemin de fer n'existait pas, les valeurs foncières ne seraient pas ce qu'elles sont, puisqu'elles ont été, dans une grande mesure, créées par le chemin de fer.

Cependant, aucune autre méthode ne semble praticable. Si la majoration des valeurs immobilières, qui s'applique aux propriétés privées aussi bien qu'aux propriétés de chemins de fer, a été causée par l'existence du chemin de fer, on peut prétendre qu'on ne devrait pas priver le chemin de fer dans l'évaluation de sa propriété,

du bénéfice des valeurs qu'il a lui-même contribué à constituer. Il est vrai que le coût initial a été moindre, mais nous ne faisons pas l'évaluation du prix d'achat. C'est là l'un des cas où la confusion s'est fréquemment produite entre les deux bases d'évaluation et a rendu les résultats équivoques. Il faut bien remarquer, cependant, qu'en évaluant le coût de renouvellement, bien que le chemin de fer soit censé avoir disparu, il n'est pas raisonnable de supposer que les conditions restent les mêmes. On doit tenir pour différents certains éléments qui seraient visiblement différents si on enlevait le chemin de fer. Par exemple, le long d'un chemin de fer traversant un district agricole ou fruitier, une usine de conserve peut avoir surgi plus tard, occupant des terrains des deux côtés de la voie, avec, peut-être, des raccordements ou des tuyaux reliant les bâtiments par-dessus ou par-dessous la voie. Immédiatement en arrière de l'usine peuvent se trouver des terres cultivées. Maintenant, en évaluant le coût de renouvellement de cette ligne, bien qu'il faille prendre la ligne dans son état actuel, il faudra évaluer l'emplacement de la voie, non sur la base d'un terrain consacré à l'industrie, mais sur celle d'une terre en culture. L'usine a suivi le chemin de fer; elle a été placée là parce que le chemin de fer s'y trouvait. Si le chemin de fer avait passé à 100 ou 1,000 pieds plus loin, l'usine aurait été à 100 ou 1,000 pieds plus loin, le long du chemin de fer. Si cependant, l'usine avait *précédé* la construction du chemin de fer, et que ce dernier eût été construit *à travers la propriété de l'usine,* alors, il faudrait baser l'évaluation de l'emplacement de la voie sur la valeur d'un terrain consacré à l'industrie et non à l'agriculture. C'est là un autre exemple du fait qu'en évaluant le coût de renouvellement, il faut supposer que ce renouvellement s'opère essentiellement en conformité du développement actuel et historique de la propriété. Il n'est pas possible, cependant, d'appliquer toujours et constamment ce principe, particulièrement dans le cas d'un vieux chemin de fer. Un chemin de fer construit il y a cinquante ans et traversant une ville, peut avoir réellement déterminé le caractère de l'emplacement qui longe sa voie. Cet emplacement peut avoir peu de valeur maintenant, avec ses maisons à bon marché, tandis qu'à un mille de là peut se trouver un district d'habitation coûteuse et exclusive. Si le chemin de fer avait été placé à un mille plus loin, ces quartiers auraient pu être remplacés l'un par l'autre. Néanmoins, dans l'évaluation on ne peut supposer une semblable transposition. Et c'est là l'une des défectuosités de la méthode du renouvellement qui, comme toutes les méthodes, doit être employée avec discernement et bon sens, par l'application des principes qu'elle comporte là où ils sont applicables avec équité; et pas davantage.

Je crois donc que, dans l'évaluation du coût de renouvellement, on est justifiable d'évaluer les immeubles tels qu'ils sont actuellement, même s'ils sont bien au-dessous ou bien au-dessus du prix initial et si leur état présent est dû à l'existence du chemin de fer. Ce procédé à tout événement, donne des résultats logiques, et si on le critique, ce ne peut-être, comme nous l'avons déjà expliqué, que pour la raison que la valeur réelle peut n'être ni le prix d'achat ni le coût de renouvellement, et qu'il se peut qu'il faille tenir compte de ces deux éléments dans la détermination de la valeur réelle.

Multiple pour l'évaluation des immeubles.—On avait l'habitude, dans de nombreuses évaluations, après avoir fixé le prix raisonnable d'un bien-fonds par acre ou par pied, basé sur la valeur des terrains environnants pour les fins auxquelles ces terrains servent ou peuvent servir, de multiplier ces valeurs par un certain facteur, lequel varie suivant les circonstances, afin d'obtenir le chiffre dont on se servira pour estimer la valeur de la propriété du chemin de fer. L'emploi de ces soi-disant multiples est basé sur le fait que quand une compagnie de chemin de fer achète une propriété, ayant besoin que ce terrain soit une lisière ininterrompue pour l'emplacement de la voie, et qu'il soit à un endroit particulier et d'une forme spéciale pour les gares et têtes de ligne, la compagnie, règle générale, est forcée de payer un prix plus élevé, et quelquefois beaucoup plus élevé, par unité de superficie que le terrain ne vaudrait pour les fins auxquelles la propriété adjacente est utilisée. En achetant un emplacement de voie,

une compagnie de chemin de fer traverse de nombreux lopins de terre appartenant à différentes personnes, la compagnie faisant l'acquisition de chaque lopin. Ces acquisitions partielles peuvent nuire au reste de la propriété, par exemple, lorsque l'emplacement de la voie divise une ferme en deux parties ou lorsqu'il se trouve entre la maison d'un propriétaire et sa grange, ou lorsqu'il fait disparaître son puits. De plus, même la présence du chemin de fer avec son bruit et sa fumée peut être un dommage réel à la propriété. Lorsque, sur une ferme de dix acres, une compagnie de chemin de fer prend un acre, le propriétaire réclame un dédommagement beaucoup plus élevé qu'un dixième de la valeur qu'il accepterait pour toute sa ferme; généralement il est juste qu'il reçoive davantage. En d'autres termes, la compagnie de chemin de fer est obligée de payer non pas simplement le terrain, mais les dommages qui s'ensuivent ou qui sont causés par le morcellement au reste du terrain.

De plus, il est virtuellement certain que la construction d'un chemin de fer entraînera le déplacement ou la destruction de bâtiments situés sur l'emplacement de la voie et dont la compagnie de chemin de fer devra naturellement payer le prix. Le fait qu'il est impossible d'évaluer avec exactitude les frais supplémentaires encourus de ce chef, n'est pas un argument contre leur inclusion dans l'estimation. Le prix additionnel serait indubitablement compté en vertu de la méthode du coût initial et il est raisonnable d'en tenir compte dans l'emploi de la méthode de renouvellement. L'exemple suivant montrera la vérité de cette assertion. Pour construire sa tête de ligne de New-York, le chemin de fer Pennsylvania a été obligé d'acheter en entier plusieurs îlots de terrain avec les bâtiments qui y étaient érigés, et il a naturellement payé non seulement le terrain, mais les bâtiments. Ces derniers ont été démolis immédiatement pour faire place aux bâtiments de tête de ligne. Maintenant, dans le cas d'une nouvelle propriété de ce genre, le coût initial et le coût de renouvellement seront identiques. Naturellement, le coût initial comprendrait celui des bâtiments qui ont été détruits et qui ne figurent nulle part dans l'inventaire de la propriété. Si donc, par la méthode du coût de renouvellement, on évalue simplement le terrain à sa valeur ou au prix coûtant, l'estimation de la valeur de cet immeuble se trouve beaucoup trop faible.

Quelquefois, aussi, un propriétaire *abusera* d'une compagnie de chemin de fer en demandant un prix extrêmement élevé pour une petite parcelle de terrain, et les jurys, dans ces cas, se montrent souvent généreux envers les propriétaires en leur accordant des dommages. En outre, il est indubitablement juste que si la propriété d'un particulier lui est enlevée contre son gré, on lui paie une somme qui, en aucune circonstance, ne doit être inférieure à la valeur équitable de cette propriété et qui, pour cette raison, sera généralement *plus élevée* que cette valeur équitable. Bien plus, si on prend une partie du terrain d'un particulier, il est aisé de voir que la valeur du reste du terrain sera beaucoup moindre que dans la proportion où se trouve sa superficie au regard de l'ancienne superficie totale. Si un chemin de fer prend la moitié de ma ferme, il est possible que le reste ne soit d'aucune valeur pour moi. Souvent les dommages raisonnables résultant de l'expropriation d'une partie d'une pièce de terre seraient plus élevés que la valeur de la propriété entière. C'est une chose reconnue dans le principe qui n'autorise aucune expropriation exagérée de terrains pour les améliorations publiques dans les villes.

Depuis le jugement de la Cour Suprême des Etats-Unis dans les causes des taux du Minnesota, le 9 juin 1913, la situation relative à l'évaluation des immeubles et emplacements de voie dans une estimation du coût de renouvellement, a été tout à fait incertaine. La Cour a dit:

> "En supposant que la compagnie a droit à une part raisonnable dans la prospérité générale de la collectivité qu'elle sert, et qu'elle a ainsi le droit d'attribuer à sa propriété une augmentation de valeur, la majoration ainsi permise, en dehors des améliorations qu'elle peut réaliser, ne peut raisonnablement s'étendre au delà de la moyenne équitable de la valeur marchande normale du terrain dans un voisinage de même nature. Autrement nous entrons dans le do-

maine de la pure conjecture. Nous tenons donc que c'était une erreur de baser les estimations de la valeur des emplacements de voie, des parcs et des têtes de lignes sur la soi-disant valeur de la propriété au point de vue du chemin de fer. La compagnie n'aurait certainement aucun sujet de plainte si on accordait à ces terrains une valeur égale à la moyenne du prix équitable que les terrains semblables du voisinage obtiennent sur le marché, sans additions, par l'emploi de mutiples ou autrement, pour couvrir des déboursés hypothétiques. On doit désapprouver les indemnités accordées plus loin pour un prix d'acquisition conjectural et les dommages consécutifs; et c'est pourquoi nous croyons aussi que ce fut une erreur d'ajouter au montant accepté comme étant la valeur actuelle des terrains les sommes additionnelles calculées sur cette valeur et qui étaient comprises sous les rubriques: "Génie civil", "Surintendance", "Frais de justice", "Dépenses casuelles" et "Intérêt durant la construction".

Cette déclaration, cependant, peut être considérée comme un simple désapprobation du coût de renouvellement pris comme valeur réelle, et non comme impliquant qu'on ne doit pas se servir de multiples dans une estimation du coût de renouvellement. Il est certain qu'une évaluation devrait être une chose ou l'autre— soit le coût de renouvellement (avec ou sans déduction de la dépréciation, suivant les circonstances), soit le coût initial (avec ou sans dépréciation). La valeur véritable doit être fixée par la cour ou par un autre intermédiaire sur la base des évaluations, et ces évaluations devraient être le coût initial ou le coût de renouvellement. En évaluant le coût de renouvellement, il est parfaitement clair qu'on devrait prendre l'emplacement de voie comme étant d'une valeur plus grande que celle des terrains purement adjacents, parce que cette valeur serait inférieure au coût de renouvellement de la propriété, puisqu'on devrait payer ou qu'il faudrait payer des dommages consécutifs et de séparation, en outre d'un prix plus élevé pour le terrain lui-même que la valeur des terrains adjacents, et cela pour les raisons suivantes: (1) parce qu'on enlève le terrain à son propriétaire sans son consentement et (2) parce qu'on ne prend qu'une partie de sa propriété et que la valeur du reste s'en trouve altérée.

Les considérations qui précèdent indiquent clairement, à mon avis, du moins, que la valeur de remplacement du terrain doit nécessairement inclure quelque facteur ou multiple par lequel la valeur équitable, si elle est basée sur la valeur des terrains adjacents, devrait être multipliée. Si on accepte le prix initial, ce prix initial incluera sûrement un tel multiple. Quel sera le multiplicateur? Il est incertain, et il n'est rien qui le détermine, sauf le discernement et l'expérience. Des exemples de voies ferrées traversant des régions agricoles et construites aux Etats-Unis, montrent que la compagnie de chemin de fer a payé pour l'emplacement de sa voie, en moyenne, quatre ou cinq fois la valeur équitable des terres voisines consacrées à la culture. Dans les cités et villes également, une compagnie de chemin de fer s'emparant d'un terrain par droit d'expropriation doit, règle générale, payer un excédent de la valeur équitable, le multiple, cependant, est ici différent de celui des terres en culture.

Dans les évaluations actuelles, j'ai dons continué à employer des multiples pour les valeurs immobilières Si votre Commission considérait ce procédé injustifiable, l'évaluation pourrait être aisément modifiée en conséquence. Les multiples dont je me suis servi sont modérés et beaucoup moindres que ceux qui ont été employés dans d'autres évaluations. Pour la majeure partie de l'emplacement de voie, le multiple a été deux; en d'autres termes, le prix d'unité de l'emplacement de voie ferrée a été fixé à deux fois la valeur des terrains adjacents, pour les fins auxquelles ces terrains servent ou peuvent servir; pendant que dans les cités et villes le multiple a été d'un et quart; en d'autres termes, la valeur de ces terrains a été fixée à 1.25 de la valeur de la propriété adjacente pour les fins auxquelles cette propriété sert ou peut servir. Dans certains cas comme dans les grandes villes où des enquêtes spéciales ont eu lieu, aucun multiple spécial n'a été employé; ou, pour m'exprimer autrement, le chiffre donné comme étant la valeur équitable comprend le multiple, et il représente notre évaluation

de ce que la compagnie aurait à payer, sans que nous ayons obtenu ce chiffre en prenant un autre chiffre et en le multipliant par un facteur.

Item 4-17.—Les prix d'unités pour le régalage des différentes catégories, le défrichement, l'essartement, les tunnels, les ponts, le rail, les cœurs et aiguilles, les attaches de la voie et autres matériaux, ballast, posage de la voie et aplanissement, outils de cantonniers, clôtures, croisements et écriteaux, enclenchement, lignes téléphoniques et télégraphiques, ont été arrêtés après une étude approfondie et la comparaison avec les prix réels d'entreprise; après des conférences avec MM. Kellet et Johnson, comme il a été expliqué précédemment; à la suite de discussions avec les membres du corps des ingénieurs, de la comparaison des renseignements recueillis par les ingénieurs sur place, d'une étude des taux de fret et des prix aux usines, de la situation des puits de ballast, et en vérité après l'obtention de toutes les informations pertinentes qui soient utilisables. Les prix d'unités diffèrent suivant les lignes, en raison des conditions locales et du développement historique de la propriété. En d'autres termes, une voie ferrée construite à travers un pays déjà occupé par une autre ligne, aurait certains prix d'unités plus bas que ceux de cette dernière ligne qui, à l'époque de sa construction, a dû faire ses propres routes, souvent en terrain difficile, pour le transport des matériaux et des approvisionnements. Pour cette raison, certains prix d'unités des lignes du *Canadian Northern* dans le territoire où le Grand-Tronc-Pacifique avait été construit précédemment, ont été fixés quelque peu au-dessous des prix correspondants du Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, on s'est efforcé d'arriver à des prix d'unités qui fussent équitables, et bien qu'il soit impossible d'atteindre à la perfection sous ce rapport, nous croyons que les prix mentionnés ne peuvent prêter que très peu à la critique.

Item 18-31.—Un ingénieur spécial ou un architecte s'est occupé d'examiner les plans réglementaires de toutes les structures, excepté ceux des ponts et ponceaux, et de préparer l'évaluation du coût de leur renouvellement. L'ingénieur, M. Horner, a visité plusieurs points importants sur la ligne, vérifiant les plans réglementaires et prenant des renseignements au sujet des prix d'unités; finalement il a fait l'évaluation complète du coût de toutes les structures réglementaires.

Il n'y a qu'un élévateur à grain qui appartienne au réseau du *Canadian Northern,* savoir, celui de Port-Arthur. C'est un vaste édifice, qui passe pour le plus beau et le plus complet élévateur à grain du monde. M. C.-D. Howe, ingénieur consultant, ancien élève soussigné et jusqu'à il y a deux ans ingénieur pour le compte de la Commision des grains du Canada, en a fait l'évaluation. L'expérience de M. Howe, qui a porté pendant plusieurs années sur la préparation des plans et la construction de structures de ce genre, où il a acquis probablement autant d'expérience qu'aucun autre homme au Canada, a donné d'une façon très intéressante son opinion sur le coût de renouvellement de cet élévateur. Son évaluation est d'environ 12 pour 100 plus élevée que le coût attesté par la compagnie; elle confirme donc jusqu'à ce point les évaluations que M. Horner a faites d'autres structures et qui excèdent de 10 à 25 pour 100 le coût admis par la compagnie.

Cet excédent est sans doute dû à la hausse des prix depuis l'érection des structures, et au fait que plusieurs de ces dernières furent construites par la compagnie de chemin de fer, laquelle n'a rien chargé, dans ses livres, pour le transport des matériaux.

En outre des item numérotés sur la feuille d'unités-types, on a ajouté deux autres item qui ont besoin d'être expliqués, savoir: "Entretien et travaux temporaires pendant la construction," et "Solidification et adaptation," ou "Construction différée."

Entretien et travaux temporaires pendant la construction.—L'entrepreneur d'une partie de voie ferrée doit poser et entretenir cette dernière jusqu'à ce que la compagnie l'accepte. Une fois acceptée, elle sert généralement au transport des matériaux, etc., pour les sections suivantes. Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer doit entretenir cette voie à des frais plus élevés que le coût moyen d'entretien d'une voie après que

le régalage a atteint l'état de stabilité. Les frais de cet entretien devraient naturellement être portés au coût de l'entreprise. Ce sont des frais d'exploitation sans revenu correspondant. Dans l'évaluation actuelle, on a accordé $250 par mille pour cet item.

" Solidification et adaptation ": en d'autres mots " Construction différée."—Lorsqu'une voie entière est mise en exploitation, son entretien est plus coûteux pendant les premières années que plus tard, parce que, pendant une certaine période, il y a le tassement des remblais, l'éboulement dans les tranchées et le remplissage des fossés, et d'autres sources de dépenses qui disparaissent après quelques années, lorsque les ouvrages ont atteint l'état de stabilité; c'est-à-dire, qu'une voie ferrée mise en opération subit bientôt des changements de profile dus au tassement du remblai, et il faut faire disparaître ces affaissements en relevant la voie et en ajoutant des matériaux. Souvent le ballast est ainsi perdu, vu qu'il faut le recouvrir de terre et en mettre du nouveau sur cette dernière.

Cet item est justement porté au compte de la construction. Le montant, comme tous les autres, en est incertain. Dans l'évaluation des chemins de fer du Minnesota en 1908, le rapport de l'ingénieur accorde un total de près de $12,000,000 pour cet item sur un grand total, ne comprenant pas l'outillage, d'environ $339,000,000, ou, à peu près $3\frac{1}{2}$ pour 100 du total. En d'autres termes, on a accordé pour cet item près de $1,200 par mille. Le montant raisonnable pour cet item doit varier avec la quantité de remblai, augmentant avec la somme des travaux en terre. Il devrait aussi varier dans une certaine mesure, avec la longueur de la voie, sans tenir compte de ces derniers travaux. En d'autres mots, le prix chargé par mille devrait être un montant fixe, plus une certaine fraction du coût du régalage. Après une étude approfondie, on a généralement adopté pour cet item la formule suivante, $200+1/30 du coût du régalage. Cela donne des chiffres beaucoup moins élevés que ceux du Minnesota, et moins élevés que ceux de plusieurs autres évaluations et sont prabablement trop bas. Pour une voie légère de prairie, où le coût du régalage est d'environ $4,500 par mille, cet item s'élève conséquemment à $350 par mille, tandis que dans une division des montagnes, où le régalage coûte $45,000 par mille, il s'élèverait à $1,700 par mille. Ce dernier semblerait trop élevé, pour la raison que dans ces divisions, les remblais sont sur le roc et le tassement serait moindre que sur la terre. On a conséquemment changé la formule d'après les conditions locales, et en certains cas on a adopté $200+1/60 du coût du régalage. Comme pour les autres item d'une évaluation, on ne peut le déterminer avec exactitude. Le point important est que l'on a accordé $200 par mille plus une fraction variable du coût du régalage. Je suis convaincu que notre allocation totale pour cet item est basse.

On devrait ajouter que dans les cas où l'examen de la voie a démontré que les affaissements n'avaient pas été remplis, ou les fossés tenus ouverts,—en d'autres mots, que l'on n'avait pas fait les dépenses que comporte cet item après l'achèvement de la voie,—on a retranché complètement l'item ou on l'a réduit au montant que les ingénieurs de campagne ont jugé raisonnable.

II. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Dans l'évaluation du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, les quantités ayant été évaluées et officiellement approuvées par le gouvernement, dans la personne de son ingénieur consultant, sir Collingwood Schreiber, et déposées au dossier, nous avons supposé ces quantités exactes dans notre évaluation. Nous n'avons pas eu à reviser le travail déjà fait par une autre division du gouvernement, et, conséquemment, nous n'étions pas en mesure de critiquer les résultats obtenus.

Relativement aux unités de prix, nous avons adopté des chiffres que nous jugions justes sans nous occuper de ceux que l'on avait payés, bien que ces derniers fussent à notre disposition. On a trouvé que dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique,

l'entreprise a été accordée en sections, et que les unités de prix pour les mêmes item, même pour des sections voisines, variaient beaucoup de l'une à l'autre. Naturellement, il fallait s'y attendre, et, dans certains cas, cela était dû au désir de l'entrepreneur de substituer son propre jugement relativement aux quantités aux évaluations préliminaires des ingénieurs. Je crois que les soumissions pour chaque section ont été basées sur le coût total, calculé d'après l'évaluation préliminaire des quantités. Cette évaluation préliminaire, par exemple, aurait pu indiquer 500,000 verges cubes d'excavation dans la terre et 50,000 verges cubes dans le roc. Après examen du terrain, cependant, l'entrepreneur peut avoir conclu que la quantité de roc dépasserait de beaucoup l'estimation tandis que l'excavation dans la terre serait de beaucoup moindre. Il peut, conséquemment, soumettre un prix bas pour la terre et un prix très élevé pour le roc, et se trouver quand même le plus bas soumissionnaire, si on prend les quantités évaluées pour base; et s'il arrive que son jugement, quant aux quantités relatives de terre et de roc, soit juste, il peut faire un profit considérable, puisqu'il recevra les montants demandés par verge cube pour les quantités réellement enlevées.

De plus, on me dit que dans certains contrats, sur cette voie, les prix ont été changés après que ces derniers eussent été accordés, et que ces prix ont été déclarés rétroactifs. Il semble que les travaux mêmes n'étaient pas sous la surveillance du gouvernement, bien que le ministère des Chemins de fer, comme on l'a déjà dit, ait évalué et approuvé les quantités totales payées.

Les unités de prix pour le Grand-Tronc-Pacifique ont été conséquemment fixées, dans l'évaluation actuelle, de la même manière que celles du Canadian-Northern, différant quelquefois de ces dernières, cependant, même dans le même district, à cause des conditions locales ou du développement historique.

DÉPENSES INDIRECTES.

Les éléments de valeur dont on a parlé jusqu'ici ne représentent que les éléments physiques de la propriété. Outre ceux-ci cependant, il y en a d'autres, entraînant des dépenses aussi tangibles que le coût des éléments physiques, à savoir, les dépenses indirectes comprenant les dépenses casuelles, les travaux d'ingénieur, les frais judiciaires, l'élaboration, l'organisation et l'administration, l'intérêt pendant la construction, les taxes et assurances pendant la construction, les commissions ou frais de capitalisation. Toutes ces dépenses sont justes et indispensables et doivent être encourues. Elles doivent, conséquemment, être incluses dans le coût initial et dans l'évaluation du coût de reproduction.

(*a*) *Dépenses casuelles.*—Cet item comprend, en général, tous les imprévus dans l'évaluation des quantités et des unités de prix. Il est impossible, en faisant l'inventaire d'une propriété, de ne pas oublier quelques item, parce que, peut-être, ils sont invisibles ou sous terre. Il y a aussi des imprévus de plusieurs sortes, comme, par exemple, pour ce qui est des fondations des fonds, dans lequel la nature du sous-sol, la méthode de construction des fondations, et même les dimensions peuvent être incertaines à moins que l'on puisse se procurer les plans originaux.

De plus, il est presque certain qu'il se produira des accidents plus ou moins sérieux dans l'un ou l'autre travail, entraînant des dépenses plus ou moins grandes. De plus encore, des structures temporaires peuvent être requises pendant la construction et d'énormes quantités de matériaux peuvent être placés comme remblai sur un terrain mou qu'on ne peut découvrir par une étude ou examen extérieur. Ce cas se présente souvent sur les voies que nous avons étudiées, et où les soi-disant muskegs ont entraîné de fortes dépenses non comprises dans l'évaluation des item tangibles ou visibles. On a accordé des montants plus que suffisants pour les muskegs et autres cas de quantités invisibles, et ces montants joints à l'allocation pour dépenses casuelles couvrent amplement, je crois, ces incertitudes.

Si l'évaluation d'une propriété est basée sur un inventaire de ces choses seulement, que l'on peut voir ou découvrir sur les plans originaux, elle sera très probablement trop basse. Supposons, par exemple, que dans cinquante ans, on fasse l'évaluation du pont de Québec. Les 10,000 tonnes d'acier gisant au fond du fleuve ne se verront pas et seront peut-être oubliées. Il peut se produire des accidents dont personne n'est responsable; ces accidents représentent une dépense certaine ou incertaine, toujours incluse dans le total.

On soutient quelquefois que l'on ne devrait rien accorder pour dépenses casuelles lorsque l'on fait l'évaluation d'une propriété existante, bien qu'une telle allocation soit raisonnable dans l'évaluation du coût faite avant que la propriété soit construite. Mon opinion est qu'une allocation pour dépenses casuelles est probablement plus justifiée dans le premier cas que dans le dernier, bien qu'il le soit entièrement dans les deux cas.

Le montant de cette allocation devrait varier avec la complexité de la propriété, sa nature les incertitudes possibles dans l'évaluation et les autres éléments. Dans l'évaluation actuelle, j'ai accordé pour dépenses casuelles, 5 pour 100 sur les voies du *Canadian-Northern,* pour la division des Prairies, 6 pour 100 sur les voies à l'est de Port-Arthur, où les imprévus sont plus nombreux, et 2 pour 100 dans la Colombie-Britannique, où les quantités réelles payées étaient connues et ont été acceptées dans cette évaluation.

Sur le Grand-Tronc-Pacifique, les quantités réelles payées étant connues, l'allocation pour dépenses casuelles fut de 2 pour 100 pour la division des Montagnes, et de 3 pour 100 pour celle des Prairies.

(*b*) *Travaux des ingénieurs.*—Ceci comprend toutes les enquêtes et plans préliminaires, aussi bien que les plans définitifs, et la surveillance de tous les travaux de construction et autres par les ingénieurs.

L'allocation probable pour cet item est, naturellement, comme les autres, très variable, suivant les difficultés, la nature et l'étendue des travaux. Pour une voie ferrée dans une région montagneuse, le coût réel des travaux de génie serait beaucoup plus élevé que pour un chemin de fer dans une région de prairies, mais vu le coût plus élevé de la première voie, par mille, ce peut être un percentage moindre du coût total. Pour les vastes entreprises, le percentage pour les travaux de génie varie généralement entre 5 et 10 pour 100.

Dans l'évaluation actuelle, on a adopté 5 pour 100 pour le *Canadian-Northern,* dans la division des Prairies, 6 pour 100 pour les voies principales à l'est de Port-Arthur, 5 pour 100 pour les embranchements, et 5 pour 100 pour la Colombie-Britannique, le percentage ici étant moindre que pour les voies à l'est de Port-Arthur, vu le coût beaucoup plus élevé par mille pour la voie de la Colombie-Britannique. En d'autres mots, pour les lignes des Prairies, nous avons accordé, pour les travaux de génie, environ $1,000 par mille et environ $3,500 par mille pour la section des montagnes Rocheuses.

Pour le Grand-Tronc-Pacifique, on l'a fixé à 5 pour 100 pour toute la voie.

(*c*) *Frais judiciaires.*—Cet item comprend les salaires et dépenses des officiers en loi, les frais de cour et autres frais judiciaires possibles. Ce peut être un item minime ou très élevé, suivant la nature de la propriété et les conditions de construction. Cet item ne comprend pas le coût du terrain que l'on inclut dans l'évaluation de l'emplacement de la voie et des immeubles. Dans cette évaluation, les frais judiciaires ont été fixés à 1 pour 100.

(*d*) *Elaboration, organisation et administration.*—Le coût d'élaboration est certainement chargé avec raison contre une entreprise. Il faut que quelqu'un prenne l'initiative, et recueille les renseignements nécessaires, qu'il y intéresse les capitalistes et autres, et élabore ainsi l'entreprise. Viennent ensuite les frais d'organisation, com-

prenant la constitution en corporation et l'organisation de la compagnie, l'obtention des exemptions et autres démarches semblables, qui toutes coûtent de l'argent. Après l'organisation du projet, vient son administration pendant toute la période de construction, comprenant les salaires des officiers généraux, des agents, des comptables, des commis et de tous les autres employés non inclus dans les divisions du génie et judiciaire, et tous les frais d'administration relatifs aux matériaux, à la papeterie, à l'imprimerie, aux voyages, etc.

Dans l'évaluation actuelle cet item a été fixé à 1 pour 100, sauf pour les deux voies de la Colombie-Britannique pour lesquelles on a adopté ⅘ pour 100.

(*e*) *Taxes et assurance pendant la construction.*—Certaines dépenses sont nécessaires sous ce titre. Dans l'évaluation actuelle à défaut de renseignements plus précis, on les a fixées à 1 pour 100 et à ½ pour 100 pour la Colombie-Britannique et pour les embranchements de l'Est.

(*f*) *Intérêt pendant la construction.*—Une des dépenses indirectes importantes est l'intérêt sur l'argent emprunté ou placé dans la propriété pendant la période de construction. Cette charge est absolument juste. Le montant dépend du taux et de la période de construction. Le taux d'intérêt doit être celui que l'on chargerait dans le cas d'une nouvelle compagnie, et non le taux que la même compagnie obtiendrait après qu'elle aura réussi et que son crédit sera établi.

Dans l'évaluation actuelle, le taux de l'intérêt a été fixé à 6 pour 100 et la période a été variée comme l'indique le tableau des dépenses indirectes qui suit:

(*g*) *Commissions.*—Le coût du prélèvement du capital nécessaire à l'exécution de l'entreprise est une dépense nécessaire. Ceci ne comprend pas l'escompte des valeurs, que je ne considère pas en général comme une dépense indirecte juste, mais simplement comme un ajustement d'intérêt qui devrait être racheté après l'achèvement des travaux.

Si une compagnie vend ses obligations à 5 pour 100 à long terme à 80, elle pourrait probablement vendre ses 6·5 pour 100 au pair. Si elle adopte le premier système, le fait qu'elle ne reçoit que $8 en argent pour chaque valeur de $10, n'a rien à faire avec l'évaluation de la propriété. Pour une compagnie quelconque, à une époque déterminée, le montant total annuel que représente une émission d'obligations sera pour l'intérêt et le rachat à peu près le même, quels que soient le taux d'intérêt, le terme et le prix de vente des obligations. Si des obligations à 5 pour 100, à cinquante ans sont vendues à 80, on peut dire que le capitaliste, supposant qu'il détient les obligations jusqu'à leur maturité, reçoit 6·25 pour 100 d'intérêt, plus une somme qui, si elle est contribuée chaque année et placée à intérêt, s'élèvera à $20 en 50 ans, ou quelque chose comme 0·25 pour 100, formant un total d'environ 6·5 pour 100. Dans tous les cas, la compagnie, si elle voit à l'amortissement de l'escompte, comme elle le devrait, obtiendra cette somme à même les recettes. Au cours des cinquante années, si le crédit et l'état financier de la compagnie sont bons, le prix des obligations devrait s'élever graduellement au pair. Dans les mêmes circonstances, les obligations à 6½ pour 100 devraient rapporter la valeur nominale. La compagnie est libre d'émettre des obligations au pair, ou des obligations à taux moindre, à un prix moins élevé; dans l'un ou l'autre cas, si on a vu à l'amortissement de l'escompte, comme on devrait le faire, la charge totale pour l'intérêt sera la même, quel que soit le taux d'intérêt ou d'escompte. Si on tenait compte de l'escompte des obligations dans l'évaluation physique, la compagnie pourrait faire monter presque indéfiniment la valeur de la propriété, sans augmenter les frais annuels d'intérêt, simplement en vendant des valeurs sous escompte.

On n'a pas l'intention de mettre en doute le fait qu'il soit souvent sage de vendre des obligations sous escompte, ni qu'il soit quelquefois désirable de donner du capital-actions comme bonus avec un lot d'obligations. Ces transactions, cependant, ne sont qu'une partie des méthodes de financer, et n'affectent en rien l'évaluation physique.

Il convient, cependant, de charger un juste percentage pour couvrir les frais qu'entraînent l'intéressement des capitalistes, les frais d'examen ou d'enquête qu'ils pourraient vouloir faire avant de souscrire et les frais qu'entraîne la vente des valeurs. Dans l'évaluation actuelle, l'allocation pour commissions a été fixée à $3 pour 100. Bien que ce soit un peu bas pour une nouvelle propriété, je crois que cela suffit dans ce cas vu que le gouvernement avait garanti les obligations.

Quelques-unes de ces dépenses indirectes ne s'appliquent pas seulement aux éléments physiques, mais à quelques autres dépenses casuelles, Par exemple, le coût des travaux des ingénieurs est un percentage du coût des travaux comportant des imprévus; les charges pour intérêt sont pour l'intérêt sur l'argent dépensé, non seulement pour les item physiques, mais pour les imprévus, les travaux d'ingénieurs, etc. Les charges pour commissions sont un certain pour-cent sur le montant total du capital investi dans la propriété, y compris toutes les autres dépenses indirectes et, naturellement ces charges mêmes.

Ces dépenses indirectes ne peuvent être qu'approximatives, et ils varieraient sans doute pour la même propriété d'après la date de construction, ou l'ingénieur en charge, ou l'organisateur, ou l'agent financier. Tout ce que l'on puisse faire dans une évaluation est d'accorder des montants raisonnables. Le total de ces dépenses indirectes, cependant, s'élève à une somme considérable, si considérable qu'elle surprend ceux qui n'ont pas étudié cette phase de la question, ou croient qu'une propriété ne coûte que ce qu'il faut payer pour l'acier ou le béton ou le terrain ou autre propriété physique.

Les tableaux qui suivent indiquent la méthode suivie pour déterminer les dépenses indirectes et le taux adopté dans l'évaluation actuelle.

Dans ces tableaux, l'unité (1) représente le coût total approximatif de reproduction des item physiques sans rien allouer pour les dépenses indirectes. Si on accorde 6 pour 100 pour les dépenses casuelles, le total sera alors, avec cette allocation, de 1·06. Si on accorde 6 pour 100 pour le travail d'ingénieurs, ce 6 pour 100 est calculé sur le total, avec les dépenses indirectes, savoir, 6 pour 100 de 1·06, ce qui donne ·0636, lequel, ajouté au total précédent (1·06), donne un total, y compris les dépenses indirectes et les travaux d'ingénieurs, de 1·1236. C'est ainsi que l'on a calculé le total des dépenses indirectes.

Pour la division des Prairies, où le régalage était moindre, et laquelle ne comprenait pas autant d'item invisibles ou incertains, on a accordé moins pour les dépenses casuelles que pour la division de l'Est où on rencontre plus de muskegs et généralement plus d'incertitudes.

L'item principal des dépenses casuelles est l'intérêt. Pour établir ce dernier, on doit supposer un programme de construction. Nous avons supposé que la voie principale serait construite en trois ans, et que les paiements seraient pratiquement également distribués pendant cette période. L'intérêt serait, par conséquent, pour une période moyenne d'un an et demi pour les dépenses totales. Nous avons fixé le taux de l'intérêt à 6 pour 100, ce qui porte l'intérêt total à 9 pour 100 pour les dépenses totales comprenant les dépenses indirectes précédentes placées au tableau. Pour les embranchements, nous avons supposé que la période de construction serait d'un an et un tiers, ou pratiquement deux saisons de travaux, donnant une période moyenne de deux tiers d'année, ce qui à 6 pour 100 donnerait un intérêt de 4 pour 100 sur le coût total, les dépenses indirectes précédentes comprises.

Relativement aux valeurs en terres, que nous avons incluses dans notre évaluation du coût de reproduction, on a déjà expliqué que pour l'emplacement de la voie en général, nous avons alloué deux fois notre évaluation des terrains avoisinants. A ceci, on a ajouté pour les dépenses indirectes de la voie principale, 24 pour 100. Notre évaluation, par conséquent, du coût de reproduction, est pratiquement deux fois et demie notre évaluation de la valeur normale raisonnable des terrains contigus. Dans les villes, nous avons accordé pour le coût de reproduction, environ 25 pour 100 en plus de

la valeur des propriétés voisines, ce qui, joint au 24 pour 100 pour dépenses indirectes, porte notre évaluation du coût de reproduction à 1·55 fois la valeur normale raisonnable des propriétés contiguës.

Il n'y a pas de doute, à mon avis, que notre estimation du coût de renouvellement de l'emplacement et de la propriété est généreuse, et on ne saurait raisonnablement lui faire le reproche d'être trop basse. Si on devait lui faire un reproche, ce serait plutôt celui d'être trop élevée. Il ne faut pas oublier, cependant, que cette estimation comprend tous les frais d'acquisition, comprend les dommages et, en la faisant, on avait l'intention de faire une estimation du coût que représenterait l'acquisition de ces propriétés dans des conditions normales. Il ne faut pas oublier non plus qu'une grande partie de cet emplacement de la voie, lors de la construction du chemin de fer, était un territoire non développé et de peu de valeur; et, à la vérité, cette partie est encore aujourd'hui de bien peu de valeur.

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN".

Division de l'Est, ligne maîtresse, à l'est de Port-Arthur.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes = 1.
A. *Sur tous les item sauf le terrain*—	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 6 pour 100	1·06
(*b*) Génie, 6 pour 100 sur 1·06	1·1236
(*c*) Justice, etc., 1 pour 100 sur 1·06	1·1342
(*d*) Administration, 1 pour 100 sur 1·07	1·1449
(*e*) Impôts, soit 1 pour 100	1·1549
(*f*) Intérêts, période de 3 ans, soit 9 pour 100 sur 1·1549	1·2588
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2588	1·2966
Soit, 30 pour 100.	
B. *Sur le terrain*—	
(*a*) Administration, etc., 1 pour 100	1·01
(*b*) Impôts, 3 ans à ½ pour 100 = 1½ pour 100	1·025
(*c*) Intérêts, 3 ans à 6 pour 100, équivaut à 18 pour 100 sur 1·025	1·2095
(*d*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2095	1·2458
Soit 24 pour 100.	

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN"

Division des Prairies, ligne maîtresse.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes = 1.
A. *Sur tous les item sauf le terrain*—	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 5 pour 100	1·05
(*b*) Génie, 5 pour 100 sur 1·05	1·1025
(*c*) Frais de justice, etc., 1 pour 100 sur 1·05	1·1130
(*d*) Administration, 1 pour 100 sur 1·06	1·1236
(*e*) Impôts, soit, 1 pour 100	1·1336
(*f*) Intérêts, période de 3 ans. Moyenne de 1½ à 6 pour 100, équi- à 9 pour 100 sur 1·1336	1·2356
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2356	1·2727
Soit 27·2 pour 100.	
B. *Sur le terrain*—	
Comme sur la division de l'Est, ligne maîtresse, 24 pour 100.	

REMARQUE: Les estimations spéciales des têtes de ligne faites par des ingénieurs spéciaux comprennent toutes les dépenses indirectes.

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN"

Division de l'Est, lignes d'embranchement à l'est.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes = 1.
A. *Sur tous les item sauf le terrain—*	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 6 pour 100	1·06
(*b*) Génie, 5 pour 100 sur 1·06	1·113
(*c*) Frais de justice, 1 pour 100 sur 1·06	1·1236
(*d*) Administration, 1 pour 100 sur 1·07	1·1343
(*e*) Impôts, ½ pour 100	1·1393
(*f*) Intérêts, ½ (période de 1 an) soit 4 pour 100 sur 1·1393	1·1849
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·1849	1·2204
Soit 22 pour 100.	
B. *Sur le terrain—*	
(*a*) Administration, 1 pour 100	1·01
(*b*) Impôts, 1 an à ½ pour 100	1·015
(*c*) Intérêts, 1 an à 6 pour 100 sur 1·015	1·0759
(*d*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·0759	1·1082
Soit, 11 pour 100.	

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN"

Division des Prairies, lignes d'embranchements.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes = 1.
A. *Sur tous les item sauf le terrain—*	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 5 pour 100	1·05
(*b*) Génie, 5 pour 100 sur 1·05	1·1025
(*c*) Frais de justice, etc., 1 pour 100 sur 1·05	1·1130
(*d*) Administration, 1 pour 100 sur 1·06	1·1236
(*e*) Impôts, soit 1 pour 100	1·1336
(*f*) Intérêts, période de 1 an ; ½ an à 6 pour 100, équivaut à 3 pour 100 sur 1·1336, soit 4 pour 100 sur 1·1336	1·1790
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·1790	1·2143
Soit, 21·5 pour 100.	
Soit, 11 pour 100.	

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN"

En Colombie-Britannique.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes = 1.
A. *Sur tous les item sauf le terrain—*	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 2 pour 100	1·02
(*b*) Génie, 5 pour 100 sur 1·02	1·071
(*c*) Frais de justice, etc., ¾ pour 100 sur 1·02	1·0787
(*d*) Administration, ¾ pour 100 sur 1·0275	1·0864
(*e*) Impôts, ½ pour 100	1·0914
(*f*) Intérêts, période de 3 ans équivaut à une moyenne de 1½ an, 9 pour 100 sur 1·0914	1·1896
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·1896	1·2253
Soit, 23 pour 100.	
B. *Sur le terrain—*	
(*a*) Administration, ¾ pour 100	1·0075
(*b*) Impôts, 1 pour 100	1·0175
(*c*) Intérêt, période de 3 ans, 18 pour 100 sur 1·0175	1·2006
(*d*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2006	1·2366
Soit, 23 pour 100.	

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

De la description précédente des méthodes employées dans l'estimation et du délai accordé pour l'exécution des travaux l'on peut, peut-être, conclure que les résultats ne sont pas assez précis pour que l'on puisse s'y fier. Je ne crois pas, cependant, qu'il en soit ainsi. Il y a sans aucun doute certaines parties de ces propriétés dont l'estimation précise demanderait un temps plus considérable, et nos calculs seront sans doute modifiés si l'on en peut faire une étude plus approfondie. Tel est probablement, par exemple, le cas de certaines valeurs immobilières et de certaines lignes qu'il nous a été impossible d'étudier avec tout le soin voulu. Cependant, je suis convaincu que M. Cauchon, qui a fait l'estimation de la valeur des propriétés dans les importantes têtes de ligne de l'est, de même que les ingénieurs sur les lieux qui ont fait l'estimation de l'emplacement de la voie et des têtes de ligne de l'ouest, se sont acquittés de leur travail avec beaucoup d'habileté et de discernement, et avec l'unique désir de connaître la vérité, et je suis parfaitement satisfait de leurs résultats.

En somme, je suis convaincu depuis longtemps du fait que dans la préparation d'une estimation de caractère physique il n'est pas nécessaire d'entrer dans les infimes détails, par suite des nombreuses causes d'inexactitude, et de l'impossibilité, quel que soit le cas, d'obtenir un résultat exact, et cette autre incertitude où l'on est, lorsque l'estimation est terminée, de savoir quelle valeur les cours ou l'autorité compétente jugeront être une juste valeur. Un grand nombre de personnes s'illusionnent à l'idée qu'un groupe de chiffres signifie nécessairement exactitude. Dans ce travail comme dans d'autres compilations, il faut faire grande la part de l'habileté et du bon jugement avec lesquels se fait le travail et sont déterminés les prix et le pour-cent, et, si l'on y apporte de l'habileté et du bon jugement, tandis que les résultats d'un travail individuel peuvent être passablement inexacts, ces erreurs se compenseront bien l'une et l'autre dans le total, et le résultat total pourra s'approcher joliment de la vérité.

La présente estimation a donné lieu à plusieurs exemples remarquables de cette ressemblance, et nous pouvons les mentionner.

1. Sur le chemin de fer *Canadian-Northern,* la section située entre Rideau-Junction et Current, une distance de 595 milles, a été évaluée par nous en nous basant sur les résultats de notre inspection sur les lieux. Lorsque nos chiffres définitifs eurent été obtenus, nous avons appris que le ministère du gouvernement des Chemins de Fer et Canaux avait dans ses livres les chiffres représentant le coût de cette ligne. Les tableaux suivants établissent une comparaison entre ces chiffres. On remarquera que notre coût total, comprenant les dépenses casuelles, représentant le coût de renouvellement des caractères physiques sans les dépenses indirectes excédait de quatre dixièmes de un pour cent les chiffres fournis par le ministère des Chemins de Fer et Canaux, la différence réelle n'étant que de $125,571 sur un total de près de $34,000,000.

Notre estimation des travaux de génie était un peu moindre que les chiffres compilés dans les livres du ministère, et notre estimation de l'intérêt au cours des travaux de construction un peu plus considérable que la leur. Notre coût total, sans tenir compte des frais de justice, d'administration, d'impôts et de commissions, excédait de 2 pour 100 leur estimation. C'est là un résultat remarquable, surtout au point de vue des caractères physiques, le génie et l'intérêt au cours des travaux de construction.

CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN."

Rideau-Junction—Current, 895 milles.

Etat comparatif de l'estimation faite par la commission d'enquête à la suite de l'inspection sur les lieux et des chiffres fournis par le ministère des Chemins de fer et Canaux pris dans les livres et les estimations définitives du mois de mai 1916, de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern.*

—	Total.		Différence.	Par mille.		Différence.	Pour cent.
	Commission d'enquête.	Ministère des ch. de f. et canaux.		Commission d'enquête.	Ministère des ch. de f. et canaux.		
	$	$	$	$	$	$	
Coût de base	31,875,930	33,284,810	−1,629,880	35,615	37,190	−1,575	−4
Dépenses casuelles	1,916,505	382,054		2,141	427		
Total n° 1	33,792,435	33,666,864	+ 125,571	37,756	37,617	+ 139	+4/10
Génie	2,031,495	2,380,973		2,270	2,660		
Total n° 2	35,823,930	36,047,837	− 223,907	40,026	40,277	− 251	−6/10
Entretien et construction remise	896,790	As me none		1,002	....		
Total n° 3	36,720,620	36,047,837	+ 672,783	41,028	40,277	+ 751	+ 2
Intérêts au cours de la construction	3,442,380	3,254,143		3,846	3,635		
Total n° 4	40,163,000	39,301,980	+ 861,020	44,874	43,912	+ 962	+ 2
Autres dépenses indirect.	2,391,678	248,375		2,672	277		
Grand total	42,554,678	39,550,356	+3,004,323	47,546	44,189	+3,357	+ 8

Dépenses casuelles.—La Commission d'enquête accorde 6 pour 100 sur le coût de base, moins le terrain ; l'item du ministère des Chemins de fer et Canaux est formé par la différence entre le coût total porté au grand livre et le coût calculé sur la base d'un prix d'unité.

Intérêts au cours de la construction—La Commission d'enquête accorde 9 pour 100 (la moitié d'une période de 3 ans à 6 pour 100) sur le total n° 3, plus les frais de justice et d'administration. Le ministère des Chemins de fer et Canaux donne le coût porté au grand livre.

Génie—La Commission d'enquête accorde 6 pour 100 sur le total n° 1, moins le terrain ; le ministère des Chemins de fer et Canaux donne le coût porté au grand livre par le même item.

Entretien—pendant et *construction remise à plus tard*—La Commission d'enquête donne :

Entretien durant la construction.. .. .. $ 250
Solidification et adaptation $200 plus 1/30 du coût de régalage.. 752

Par mille.. .. .. $1,002

Le ministère des Chemins de fer et Canaux ne comprend rien dans cet item.

Autres dépenses indirectes—

Commission d'enquête comprend—Frais de justice, 1% sur le total n° 1.
Administration, 1% sur le total n° 1 plus frais de justice.
Impôts, 1% sur le coût de base.
Commissions, 3% sur le total n° 4.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN"—CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN-ONTARIO".

Rideau-Junction—Current, 895 milles.*

Etat comparatif de l'estimation faite par la commission d'enquête d'après une inspection des lieux et l'état inséré dans le rapport Sommaire d'Evaluation du Chemin de fer *Canadian-Northern* au 30 décembre 1916.

—	Commission d'enquête.	Chemin de fer Canadian-Northern.		
		Brut.	Déduction	Revision.
	$	$	$	$
Rideau-Junction—Pembroke		4,655,010		
Déduire le coût de la voie			184,199	
Déduire l'escompte			262,228	4,208,583
Pembroke—Capreol		12,394,001		
Déduire le coût de la voie			498,937	
Déduire l'escompte			710,295	11,184,769
Capreol—Ruel		2,042,678		
Déduire le coût de la voie			116,562	
Déduire l'escompte			165,939	1,760,177
Ruel—Current		28,102,045		
Déduire le coût de la voie			1,158,720	
Déduire l'escompte			1,738,673	25,204,652
	42,554,678	47,193,734	4,835,553	42,358,181

2. Après que cette comparaison eut été faite, la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* a soumis son rapport sur le coût de cette ligne. Cet état contenait deux item que nous avions laissés de côté, savoir, "l'escompte" et le "coût de la voie." Le premier item représentait probablement l'escompte sur les actions, ce que, comme je l'ai expliqué plus haut, je ne crois pas être un juste item dans une évaluation; et le second item, actions données aux entrepreneurs, lequel ne devrait pas être compris ici.

En déduisant ces deux item, notre coût total de renouvellement était de $42,554,678, tandis que celui de la compagnie était de $42,358,181, un rapprochement vraiment remarquable. Ces résultats sont indiqués plus haut.

RÉSULTATS.

1. RÉSEAU DU CHEMIN DE FER *CANADIAN-NORTHERN*.

Les résultats de ce travail pour le réseau du chemin de fer *Canadian-Northern* sont indiqués dans les tableaux suivants: le tableau n° 1 donne un sommaire des différentes lignes en exploitation et en cours de construction et tous les autres item qui ont été compris dans notre estimation du coût de renouvellement de la propriété, tous des caractères physiques. Les tableaux n° 2 et 3 donnent ces résultats avec plus de détails, et une allusion à chaque division ou embranchement du réseau de chemin de fer *Canadian-Northern*.

Tableau n° 1.—Coût estimatif du renouvellement.

Lignes en exploitation.	Total.		Proportion du ch. de f. C.N. basée sur le perc. des actions des prop.		Total.	
	Nouveau.	Moins la dépréciation.	Nouveau.	Moins la dépréciation.	Terrain.	Intérêt.
	$	$	$	$	$	$
*Halifax & S.W.	6,614,976	5,298,176	6,614,976	5,298,176	+223,821	549,291
Que. & L. St. J.	11,319,589	9,796,240	10,017,836	8,669,672	1,666,002	364,881
C.N. Sys. Term.	543,986	543,986	543,986	543,986	543,986	
C.N. Que., ch. de fer	16,212,912	14,608,730	9,679,161	8,771,414	2,929,358	1,171,227
C.N. Ont., ch. de fer	71,118,221	64,713,421	71,118,221	64,713,421	4,068,944	5,573,557
B., W. & N.W., ch. de fer	754,105	579,038	754,105	579,038	45,414	28,681
Bay of Quinte, ch. de fer	1,199,540	970,518	1,199,540	970,518	42,317	45,052
Cent. Ont., ch. de fer	3,197,672	2,524,159	3,197,672	2,524,159	143,848	120,688
I., B. & Ottawa, ch. de fer	839,173	636,990	839,173	636,990	11,037	31,163
Duluth, Win. & Pac., ch. de fer.	8,092,168	6,880,366	4,127,006	3,608,969	1,860,797	280,294
Niag., St. C. & Tor., ch. de fer.	3,088,825	2,749,740	3,088,825	2,749,740	358,864	114,439
C.N., ch. de fer	142,822,453	122,264,278	142,822,453	122,264,278	26,384,310	7,999,120
N.P. & Man., ch. de fer	13,232,353	11,619,723	13,232,353	11,619,723	5,849,814	469,452
C.N. Sask., ch. de fer	1,064,400	867,116	1,064,400	867,116	170,405	40,627
C.N. West., ch. de fer	8,333,919	7,644,723	8,333,919	7,644,723	139,771	312,554
C.N. Alberta, ch. de fer	12,685,999	11,979,112	12,685,999	11,979,112	174,919	1,045,375
C.N. Pacific, ch. de fer	45,976,455	44,681,158	45,976,455	44,681,158	1,195,844	3,800,890
Total des lignes en opération	347,096,746	308,357,474	335,296,080	298,122,193	45,809,451	21,947,291
Lignes en cours de construction.						
Que. & L. St. Jean	344,937	344,937	305,269	305,269	41,648	13,701
C.N. Que., ch. de fer	150,417	150,417	89,799	89,799	3,340	5,702
C.N. Ont., ch. de fer	17,298,640	17,298,640	17,298,640	17,298,640	9,100,055	835,784
C.N., ch. de fer	1,252,946	1,252,946	1,252,946	1,252,946	170,465	44,979
C.N. West., ch. de fer	2,891,878	2,891,878	2,891,878	2,891,878	622,716	103,680
C.N. Sask., ch. de fer	116,653	116,653	116,653	116,653	37,925	5,037
C.N. Pac., ch. de fer	19,229,110	19,229,110	19,229,110	19,229,110	11,402,908	1,882,611
Divers arpentages sur les lieux	71,954	71,954	71,954	71,954	....	
Total des lignes en construction.	41,356,535	41,356,535	41,256,249	41,256,249	21,379,057	2,891,494
Total des lignes de chemin de f.	388,453,281	349,714,009	376,552,329	339,378,442	67,188,508	24,838,785
Hôtels et terrains	62,068	53,604	54,930	47,440	....	....
	1,436,625	1,260,261	1,436,625	1,260,261	329,350	....
Élévateurs	2,955,000	2,680,000	2,955,000	2,680,000	205,000	....
Matériaux en mains	2,452,618	2,452,618	2,452,618	2,452,618	....	....
Voies de chargement	1,751,392	1,050,835	1,751,392	1,050,835	....	....
Canadian Northern Express Co. and Transfer Co.	330,579	198,347	330,579	198,347	....	....
	8,988,282	7,695,665	8,981,144	7,689,501	534,350	....
Grand total	397,441,563	357,409,674	385,533,473	347,067,943	67,722,858	24,838,785

* Chiffres fournis par la compagnie du chemin de fer tel qu'indiqué dans la lettre de M. Mitchell, en date du 9 mars 1917, dont une copie est annexée aux présentes.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN".

OTTAWA, ONT., le 9 mars 1917.

M. W. H. CHADBOURN,

Commission d'enquête sur les
Compagnies de transport et de chemins de fer,
Edifice du "Citizen", Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Relativement au chemin de fer *Halifax and South Western*, je vous envoie avec la présente un état indiquant le coût de ces lignes pour la compagnie.

Le chemin de fer *Halifax and South Western* a été construit en vertu d'une entente avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, par laquelle le gouvernement avança un montant de $13,500 par mille de chemin de fer, la compagnie donnant au gouvernement provincial une hypothèque sur le chemin de fer pour le montant avancé et les intérêts sur les avances faites au cours de la construction. L'entente avec le gouvernement stipulait que l'hypothèque serait annulée par le paiement de $10,300 par mille; en d'autres termes, laissant à la compagnie une allocation en argent de $3,200 par mille. En 1912, la compagnie s'entendit avec le gouvernement et donna une nouvelle hypothèque, en vertu de laquelle le montant total des avances du gouvernement, plus l'intérêt accumulé, moins l'allocation en argent de $3,200 par mille, s'est trouvé payé par l'émission de nouvelles obligations à 3½ pour 100 de la compagnie formant un montant de $4,447,000.

En plus de ces montants, la compagnie a reçu du gouvernement fédéral une allocation en argent de $1,364,210.93 et a dépensé cette somme, de même qu'un autre montant de $641,231, pour les travaux de construction des lignes, les dépenses totales s'élevant au chiffre donné dans le présent état.

Les états du coût qui vous ont déjà été envoyés vous fourniront les détails des dépenses.

Votre dévoué,

A. J. MITCHELL,

Assistant du vice-président.

De Halifax à Mahone	68·10
De Lunenburg à Middleton	71·00
Middleton à Port-Wade	39·40
Ligne de Caledonia	22·10
De Bridgewater à Barrington	117·50
De Barrington à Yarmouth	50·10
De Liverpool à Milton	4·98
Ligne de Torbrook	4·16
	337·34

Coût total de la construction des lignes		$6,452,441 43
Améliorations, etc		162,534 28
Coût de la voie, roulant	$1,500,000 00	
Moins l'allocation en argent	1,364,210 00	
		$ 135,789 07
Intérêts (portant intérêt, capitalisés)		212,915 37
		$6,963,680 15

REMARQUE.—En vertu de l'entente avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, les intérêts au montant de $878,141.80 ont été effacés par l'allocation du gouvernement provincial (257·25 milles à $3,200 par mille) et la balance a été ajoutée au capital.

TABLEAU N° 2—Lignes exploitées par le chemin de fer *Canadian-Northern.*

Item.	Nombre de milles de la L. P.	Nombre total de milles de la L.P.	Estimé des frais de renouvellement.	Proportion. du réseau du C.-N.	Proportion du C.-N. moins la dégradation
Halifax and Southwestern Ry.—			$	$	$
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.	368·20	368·20	6,614,976	6,614,976	5,298,176
Terrain $223,821					
Intérêt 549,291					
Quebec and Lake St. John Ry.—					
88·5% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
Québec—Chicoutimi	227·00		9,387,974		
Embranchement de La Tuque	39·00		1,415,942		
Chambord—Roberval	12·30		374,575		
Valcartier—Clarke	5·40		118,330		
Hotel Junction —Lac St-Joseph	0·69		22,768		
		284·89	11,319,589	10,017,836	8,669,672
Terrains $1,666,002					
Intérêt 364,881					
*Canadian Northern System Terminals, Limited—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
A Québec et Montréal			543,986	543,986	543,986
Terrains $ 543,986					
Canadian Northern Quebec Railway—					
59·7% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
Québec—Montréal	176·07		10,731,448		
Rinfret—Huberdeau	45·28		1,216,517		
Jonction Garneau—Riv. à Pierre	39·84		859,514		
Embranchement de Montmorency	7·22		134,516		
Jonction Aldred—Chutes Shawinigan	3·80		152,127		
Jonction Paradis—Rawdon	15·88		452,557		
Joliette—Hawkesbury	67·90		2,666,232		
		355·99	16,212,912	9,679,161	8,771,414
Terrains $2,929,358					
Intérêt 1,171,227					
Canadian Northern Ontario Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.:N.					
Todmorden—Capreol	270·40		10,409,965		
Jonction Rideau—Capreol	302·00		15,713,729		
Capreol—Current	593·00		26,840,949		
Hawkesbury—Hurdman	56·52		1,789,570		
Todmorden—Ottawa	251·00		12,703,278		
Embranchements	30·71		1,341,558		
Têtes de lignes de Toronto	4·24		2,319,172		
		1,507·87	71,118,221	71,118,221	64,713,421
Terrains $4,068,944					
Intérêt 5,573,557					
Brockville, Westport and N.W. Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.	44·40	44·40	754,105	754,105	579,038
Terrains $ 45,414					
Intérêt 28,681					
Bay of Quinte Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.	54·50	54·50	1,199,540	1,199,540	970,518
Terrains $ 42,317					
Intérêt 45,052					
Central Ontario Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
Picton—Trenton	30·30		510,596		
Trenton—Wallace	122·30		2,477,041		
Embranchements	14·40		210,035		
		167·00	3,197,672	3,197,672	2,524,159
Terrains $143,848					
Intérêt 120,688					

*Toutes les autres propriétés de cette compagnie figurent sous la rubrique des lignes de l'endroit de leur emplacement.

TABLEAU N° 2—Lignes exploitées par le chemin de fer *Canadian-Northern—Suite.*

Item.	Nombre de milles de la L. P.	Nombre total de milles de la L. P.	Estimé des frais de renouvellement.	Proportion. du réseau du C.-N.	Proportion du C.-N. moins la dégradation
			$	$	$
Irondale, Bancroft and Ottawa Ry—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.	51·90	51·90	839,173	839,173	636,990
Terrains.....................$ 11,037					
Intérêt..................... 31,163					
Niagara, St. Catharines and Toronto Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.	61·61	61·61	3,088,825	3,088,825	2,749,740
Terrains.....................$358,864					
Intérêt..................... 114,439					
Duluth, Winnipeg and Pacific Ry.—					
51% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
Duluth Junction—Ranier............	1·55	....	131,595	....	
Ranier—Virginia....................	97·58	....	2,997,480	....	
Virginia—Duluth....................	71·43	....	3,763,374	....	
Propriétés de têtes de lignes.........	....	....	1,199,719	....	
		170·56	8,092,168	4,127,006	3,608,969
Terrains.....................$1,860,797					
Intérêt..................... 280,294					
Canadian Northern Ry.—					
100% des act. déten. par le rés. du C.-N.					
Port-Arthur—St-Boniface............	436·50	....	17,070,103	....	
Parc de Winnipeg....................	....	....	13,737,973	....	
Beaver—Edmonton....................	748·34	....	20,702,003	....	
Saskatoon—Munson....................	302·50	....	6,692,753	....	
Munson—Calgary......................	97·00	....	4,995,011	....	
Regina—Prince-Albert-est............	249·59	....	11,121,981	....	
Têtes de lignes de Edmonton........	5·80	....	5,784,197	....	
				80,104,021	71,266,296
Jonction Twin City—North Lake...	59·15	....	1,050,027	....	
Jonction Stanley—Kakabeka.........	3·94	....	122,791	....	
Jonction Emerson—South Junction..	72·69	....	1,377,760	....	
Junction Paddington—Victoria Beach...........................	72·88	....	1,363,535	....	
Transcona—Dundee....................	4·02	....	62,606	....	
Carman Junction—Somerset..........	78·67	....	1,731,383	....	
Cardinal—N.-D. de Lourdes.........	2·63	....	39,816	....	
St. James—Gypsumville.............	158·01	....	3,060,276	....	
Greenway—Deloraine................	80·18	....	1,539,987	....	
Grosse-Isle—Hodgson................	80·98	....	1,264,406	....	
Jonction Steep Rock—Steep Rock...	12·36	....	186,615	....	
Jonction Arizona—C.N. Junction....	297·09	....	6,967,825	....	
Craven Northeasterly................	6·00	....	73,570	....	
Jonction Carberry—Jonct. Brandon.	22·85	....	380,394	....	
Hartney—Virden......................	37·27	....	687,091	....	
Maryfield—Bengough................	184·35	....	4,000,465	....	
Luxton—Estevan......................	25·08	....	389,831	....	
Moosejaw Jonction—Moosejaw......	85·67	....	2,227,374	....	
Jonction Gravelbourg—Gravelbourg	79·25	....	1,837,445	....	
Oakland—Amaranth..................	44·18	....	653,678	....	
Jonction Neepawa—McCreary Jonction.............................	70·41	....	1,352,384	....	
Hallboro—Beulah....................	75·43	....	1,514,350	....	
Ochre River—Fin de la voie........	14·90	....	234,186	....	
Jonction Rossburn—Jonction Ross...	190·57	....	3,808,420	....	
Jonction North—Prince-Albert......	360·59	....	6,774,463	....	
Jonction Sifton—Winnipegosis........	21·06	....	306,701	....	
Thunderhill—Preeceville............	72·90	....	1,408,348	....	
Jonction de la baie d'Hudson—Le Pas	88·06	....	1,594,492	....	
Melfort—St-Brieux..................	21·91	....	366·223	....	
Jonction Sturgis—Canora............	21·44	....	371,218	....	
Delisle—Dunblane....................	59·67	....	1,167,225	....	
Jonction Elrose—M.P. 76·28.........	76·28	....	1,637,332	....	
Dalmeny—Carlton....................	36·80	....	535,376	....	
Prince-Albert—Denholm............	116·55	....	2,877,563	....	
Shellbrook—Big River..............	56·97	....	948,129	....	

TABLEAU N° 2—Lignes exploitées par le chemin de fer *Canadian-Northern—Suite.*

Item.	Nombre de milles de la L.P.	Nombre total de milles de la L. P.	Estimé des frais de renouvellement.	Prop. du réseau du C.-N.	Prop. du C. N.-R. moins la dégrad.
			$	$	$
C.N.R.—*Suite.*					
N. Battleford—Turtleford	56·74		969,859		
Junction Battleford—Battleford	7·91		181,533		
Junction Vegreville—Munson	161·30		3,470,897		
Edmonton Terminal Ry	9·20		951,293		
Junction Camrose—Terminal Junction	45·80		924,944		
Edmonton—Stony Plains	20·10		445,339		
St-Albert—Athabaska	86·30		1,861,282		
		4,917·87	62,718,432	62,718,432	50,997,982
Terrains....$ 26,384,310					
Intérêt.... 7,999,120					
Northern Pacific and Manitoba Ry.—					
Loyer de 99 ans—					
Têtes de lignes de Winnipeg	3·73		4,569,233		
Winnipeg—Beaver	73·08		2,270,436	6,839,669	6,468,223
Junction Portage—Junction Emerson	62·81		1,641,406		
Morris—Brandon	145·70		3,568,825		
Junction Hartney—Hartney	50·45		929,955		
Junction Delta—Delta	15·05		252,498		
Terrains....$5,849,814		350·82		6,392,684	5,151,500
Intérêt.... 469,452					
Canadian Northern Saskatchewan Ry.—					
100% des act. dét. par le rés. du C.-N.—					
Wroxton—Willowbrook	41·37		878,124		
Mille 76·28—Eston	8·66		186,276		
Terrains....$ 170,405		50·03		1,064,400	867,116
Intérêt.... 40,627					
Canadian Northern Western Ry.—					
100% des act. dét. par le rés. du C.-N.—					
Subdivision de Brazeau	170·23		6,140,237		
Subdivision de la rivière la Paix	33·00		1,055,598		
Subdivision d'Alliance	60·00		1,138,084		
				8,333,919	7,644,723
Terrains....$ 139,771		263·23			
Intérêt.... 312,554					
Canadian Northern Alberta Ry.—					
100% des act. dét. par le rés. du C.-N.—					
Junction Edmonton—Tollerton	135·00		6,055,511		
Tollerton—Yellowhead Pass	123·90		6,630,488		
Terrains....$ 174,919		258·90		12,685,999	11,979,112
Intérêt.... 1,045,375					
Canadian Northern Pacific Ry.—					
100% des act. dét. par le rés. du C.-N.—					
Yellowhead Pass—Lucerne	5·00		394,318		
Lucerne—Blue River	110·70		9,833,956		
Blue River—Kamloops	139·40		8,283,329		
Kamloops—Boston Bar	125·50		16,361,610		
Boston Bar—Port Mann	118·23		11,041,399		
Embranchement d'Okanagan	3·12		61,843		
Terrains....$1,195,844		501·95		45,976,455	44,681,158
Intérêt.... 3,800,890					
Total		9,409·72		335,296,080	298,122,193
Total des terrains ..$ 45,809,451					
Intérêt total....$ 21,947,291					

TABLEAU N° 3—Lignes en construction—Réseau du *Canadian-Northern.*

Item.		Estimé des frais de renouvellement.	Proportion du réseau du C.-N..
		$	$
Quebec and Lake St. John Railway—			
88·5% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Roberval—Dufferin		214,740	
Loretteville—Stoneham		130,197	
		344,937	305,269
Terrains $	41,648		
Intérêt	13,701		
Canadian Northern Quebec Railway—			
59·7% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Arundel—China Clay		150,417	89,799
Terrains $	3,340		
Intérêt	5,702		
Canadian Northern Ontario Railway—			
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Montreal—Grenville Junction		13,623,141	
Têtes de lignes de Duncan—Leaside and North Toronto		2,069,378	
Longue-Pointe—Tunnel Junction		66,121	
Toronto, Niagara and Western		1,540,000	
		17,298,640	17,298,640
Terrains $	9,100,055		
Intérêt	835,784		
Canadian Northern Railway—			
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Calgary—McLeod		533,102	
McLeod—Pincher-Creek		228,488	
Winnipeg—Cutoff		75,373	
Dundee-Nord-est		51,349	
Carlton-Nord		6,142	
Preeceville-Ouest		151,500	
Turtleford-Nord		30,031	
Vonda-Nord-est		136,496	
Craven-Nord-est		24,259	
Gravelbourg-Ouest		16,206	
		1,252,946	1,252,946
Terrains $	170,465		
Intérêt	44,979		
Canadian Northern Western Railway—			
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Voie d'évitement de Lacombe		83,105	
Strathcona Southerly		300,681	
Oliver—St-Paul des Métis		612,820	
Red-Deer-Spur		469,097	
Alliance Southerly		8,480	
Peace River Subdivision		865,143	
Medicine-Hat—Hanna		520,401	
Bruderheim East		32,151	
		2,891,878	2,891,878
Terrains $	622,716		
Intérêt	103,680		
Canadian Northern Saskatchewan Railway—			
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Willowbrook West		15,462	
Easton Westerly		101,191	
		116,653	116,653
Terrains $	37,925		
Intérêt	5,037		

TABLEAU N° 3—Lignes en construction—Réseau du *Canadian-Northern—Suite.*

Item.		Estimé des frais de réfection.	Proportion du réseau du C.-N.
		$	$
Canadian-Northern-Pacific Railway—			
100% des actions détenues par le réseau du C.-N.—			
Têtes de lignes spéciales de Vancouver		9,200,000	
Embranchement de l'île Vancouver		5,729,766	
Embranchement d'Okanagan		693,801	
Embranchement de l'île Lulu		2,105,097	
Embranchement de la baie Patricia		1,259,807	
Immeubles non compris ailleurs		240,639	
		19,229,110	19,229,110
Terrains	$ 11,402,908		
Intérêt	1,882,611		
Relevés en divers endroits (Lignes nouvelles)		....	71,954
Total		....	41,256,249
Terrains (total)	$ 21,379,057		
Intérêt (total)	2,891,494		

TABLEAU N° 3a—Chemin de fer *Canadian-Northern.*

Item.		Estimé des frais de réfection.	Prop. du réseau du C.-N.	Prop. du C.-N. moins la dégradation.
Hôtels—		$	$	$
Hôtel du lac St-Joseph—				
88·5% des actions détenues par le réseau du C.-N		62,068	54,930	47,440
Hôtels de Bala Park et du lac Joseph—				
100% des actions détenues par le réseau du C.-N		35,205	35,205	26,405
Hôtels Prince-Arthur et Prince-Edouard—				
100% des actions détenues par le réseau du C.-N		1,401,420	1,401,420	1,233,856
Terrains	$ 329,350			
Elévateurs de têtes de lignes de Port-Arthur—				
100% des actions détenues par le réseau du C.-N		2,955,000	2,955,000	2,680,000
Terrains	$ 205,000	4,453,693	4,446,555	3,987,701
Matériel en main		....	2,452,618	2,452,618
Voies industrielles—				
478 milles à $3,574 par mille		1,708,372	....	
478 aiguilles et cœurs à $90		43,020	....	
		1,751,392	1,751,392	1,050,835
Canadian-Northern-Express Co. and Trans. Co.—				
100% des actions détenues par le réseau du C.N.		....	330,579	197,347
Total des terrains	$ 534,350			
Total		....	8,981,144	7,688,501

Lignes de chemins de fer dont le capital-actions n'est pas entièrement détenu par la " Canadian Northern Railway Company ".—Le réseau du *Canadian-Northern* comprend plusieurs compagnies, dont le chemin de fer *Canadian-Northern* s'est assuré la

direction en acquérant la majorité des actions. La proportion des actions détenues est mentionnée dans chaque cas dans les tableaux 2 et 3. Il existe quelque doute au sujet de la manière dont on devrait tenir compte des valeurs dans les cas où le stock entier n'appartient pas à la compagnie exploitrice, et j'ai par conséquent donné dans chacun de ces cas les frais de renouvellement et la dégradation de la propriété toute entière, et aussi une proportion de ces chiffres égale à la proportion des actions détenues par le chemin de fer *Canadian-Northern.* Je désire attirer spécialement votre attention sur ceci parce que les fins que vous vous proposez peuvent exiger que ces cas soient considérés d'une manière différente. Les lignes dont il s'agit ont des obligations en souffrance, et elles peuvent avoir aussi une dette flottante, ou des billets à courte échéance en souffrance. Naturellement, ces obligations seraient d'abord opposées à l'actif et toute balance de cet actif au-dessus de ces obligations représenterait les actions, au pair, et si ces balances étaient divisées en proportion de la propriété des actions, elles donneraient la valeur au pair représentée par la propriété des actions du *Canadian-Northern.* Cependant, la valeur au pair peut ne pas avoir d'importance pour votre commission; et d'un autre côté, on peut soutenir avec justice qu'on devrait diviser la valeur entière de la propriété proportionnellement à la propriété des actions dans l'estimation de l'actif physique du *Canadian-Northern.* L'égalité représentée par les actions dans un de ces chemins de fer pourrait n'avoir aucune valeur; toutefois dans un tel cas, si toute les actions appartenaient au *Canadian-Northern,* il posséderait la compagnie toute entière, et la valeur physique entière de cette compagnie serait représentée dans son actif. Si elle possédait 99 pour 100 du capital-actions, et que ces actions n'eussent aucune valeur, à cause que la dette garantie par des obligations et que la dette flottante dépasseraient la valeur de la propriété, il ne serait certainement pas juste d'inclure aucune propriété physique de la ligne parmi l'actif du *Canadian-Northern.* Somme toute, l'idée la plus juste semblerait être de diviser tout l'actif et le passif proportionnellement à la propriété des actions.

Loyers.—Je crois que le chemin de fer *Canadian-Northern* a conclu quelques contrats, soit comme locataire ou locatrice, pour l'usage commun de certaines propriétés avec d'autres-lignes, comme pour l'usage commun de voies ou de bâtiments. Dans l'évaluation actuelle, il n'a pas été tenté d'évaluer les contrats, bien qu'ils puissent avoir une le placement du capital du *Canadian-Northern,* mais simplement un passif contingent pour le paiement du loyer. La question est de savoir si la valeur physique de cette ligne de chemin de fer serait comprise dans la valeur physique du réseau du *Canadian-Northern.*

Cette évaluation physique renferme, je crois, une propriété considérable représentant des sommes d'argent que le *Canadian-Northern* a déboursées pour cette ligne depuis qu'il l'a louée. Un loyer de 999 ans est pratiquement la propriété, puisque la somme d'un cent placée à intérêt composé aujourd'hui égalerait beaucoup plus que la valeur actuelle de la ligne dans 999 ans ou peut-être sa valeur à cette époque. Un tel loyer est par conséquent pratiquement la propriété, et à tout événement on devrait le considérer comme tel, en ce qui concerne le déboursé d'argent pour les améliorations. En dépit donc du fait, que le loyer payé représenterait l'intérêt sur une plus petite somme que la valeur physique de la ligne, j'ai inclus cette valeur physique dans les tableaux comme si la propriété appartenait au *Canadian-Northern.* Si votre Commission désire l'omettre, on peut la soustraire du total.

Loyers.—Je crois que le chemin de fer *Canadian Northern* a conclu quelques contrats, soit comme locataire ou locatrice, pour l'usage commun de certaines propriétés avec d'autres lignes, comme pour l'usage commun de voies ou de bâtiments. Dans l'évaluation actuelle, il n'a pas été tenté d'évaluer les contrats, bien qu'ils puissent avoir une valeur bien déterminée. Il a été supposé que ces valeurs qu'on peut appeler intangibles n'étaient pas désirées dans l'évaluation de la propriété physique.

Lignes de chemins de fer en construction.—Les tableaux font voir des sommes considérables représentant la valeur des lignes construites ou arpentées en partie. Une partie de cette propriété peut ne jamais amener la construction des lignes projetées, et peuvent ainsi représenter une propriété abandonnée. Je crois qu'il est généralement d'usage dans les évaluations de chemins de fer de ne pas inclure la propriété abandonnée; bien que je sache très bien que dans des questions de tarifs ou de capital, il y a de forts arguments en faveur d'inclure cette propriété dans quelques cas, et je crois personnellement que dans ces cas, on devrait l'inclure.

On n'a pas néanmoins compris de propriété de ce genre, à ma connaissance, dans les chiffres de l'estimation présente.

Hôtels.—L'estimation ne comprend que trois hôtels. Leur valeur a été estimée aussi exactement que le permettaient les circonstances, avec la valeur du terrain qui les porte. Dans un cas, l'hôtel se dresse sur le tracé du chemin de fer, déjà consigné ailleurs.

Matériel en main.—La compagnie a fourni un inventaire du matériel en main et de sa valeur. Il a été naturellement impossible de le vérifier. Mais certains item ont été exclus parce qu'on les jugeait déplacés dans une estimation matérielle et découlant plutôt des frais d'entretien. Les item approuvés ont reçu leur valeur dans l'inventaire.

Capital courant et argent en main.—Il est d'usage, dans une estimation de la valeur physique basée sur les frais de reproduction, d'ajouter à la valeur des éléments matériels une certaine somme pour le capital courant, parce qu'une compagnie qui commence l'exploitation en possession des éléments matériels seulement et sans capital courant, ne pourrait pas faire affaires. C'est pourquoi les tribunaux et les commissions ont fréquemment approuvé l'addition d'une certaine somme pour le capital courant.

L'argent en main est naturellement un actif matériel.

Nous attirons votre attention sur ces deux questions parce qu'aucune n'a été comprise dans l'estimation présente; et il vous sera peut-être opportun de vous enquérir de l'argent en main et d'en tenir compte aussi bien que d'une allocation raisonnable du chef du capital courant, quel que soit l'usage que vous vouliez faire du résultat de l'estimation.

Vapeurs.—On n'a rien indiqué dans l'estimation pour les navires à vapeur, car j'apprends que tous les actifs de ce chef ont été réalisés en argent.

Tronçons industriels.—Comme d'autres compagnies, le *Canadian-Northern* a relié à ses lignes un parcours considérable de tronçons industriels conduisant à des usines, des entrepôts houillers et d'autres propriétés privées. Je comprends que ces tronçons sont originairement construits aux frais de l'initiative privée qui les désire, et que les frais—dans quelques cas du moins—sont graduellement remboursés aux propriétaires au moyen de remises sur les expéditions reçues ou voiturées, de sorte qu'au bout d'un certain temps la compagnie devient propriétaire et que l'exploitation de la voie est justifiée comme placement par la compagnie.

Je comprends que dans certains cas le chemin de fer paye pour les rails seulement de ces tronçons, le particulier qui demande la voie payant toutes les autres dépenses.

Nous n'avons pas eu le temps d'examiner soigneusement la valeur que ces voies représentaient pour la compagnie. Pour y arriver, il aurait fallu étudier chaque tronçon particulier, et cette enquête aurait exigé les services de tout notre personnel durant un intervalle bien plus long que la durée dont nous pouvions disposer.

Dans la présente estimation, la valeur de ces tronçons est donnée comme valeur du rail seulement; le poids est supposé lorsque le poids réel n'est pas connu.

La comparaison de nos calculs avec les frais prétendus de la compagnie est intéressante:

Etat des déboursés de la compagnie			$ 494,112,489
Etat, têtes de lignes supplémentaires et autres propriétés			5,922,946
			$ 500,035,435
Déduire—			
Capital	$105,000,000		
Moins subventions en argent	28,000,000		
		$ 77,000,000	
Coût du terrain, approximatif		34,022,946	
Intérêt		31,533,200	
Escompte		20,822,000	
Vapeurs du Canadian-Northern		2,300,000	
Tronçons industriels, pour lesquels la Commission n'accorde que le métal, mais que la compagnie consigne comme voies peopres—excédent.		2,957,289	
			$ 168,635,435
Frais du Canadian-Northern, moins item ci-dessus			$ 331,400,000
Commission, frais estimés de reproduction (non le coût)			397,441,563
Déduire—			
Chemin de fer N.P. et Manitoba (ligne louée) excédent de l'estimation sur les déboursés depuis le bail		$ 4,960,000	
Frais de reproduction du terrain (sauf le terrain du N.P. et Man., déjà déduit		62,549,445	
Matériel et fournitures		2,452,618	
Intérêt	$ 24,839,000		
Moins intérêt du N.P. et Man.	469,500		
		$ 24,369,500	
			$ 94,331,563
			$ 303,110,000
Ajouter équipement			56,590,000
Commission d'enquête			$ 359,700,000
Canadian-Northern			331.400,000
Différence			$ 28,300,000

Le dernier chiffre dépasse d'environ $28,000,000 les chiffres correspondants de la compagnie. Mais l'état des frais de la compagnie comporte des sommes payées pour l'achat d'embranchements; ces sommes peuvent ou non avoir peu ou point de relations avec les frais primitifs ou les frais de reproduction de ces lignes. De plus la compagnie ne possède pas tout le capital de quelques-unes des lignes qu'elle contrôle.

Ces faits donnent peu ou point de valeur à la comparaison de nos chiffres avec l'état que la compagnie donne de ses frais totaux. Il peut y avoir une vaste différence entre le coût d'un chemin de fer et les frais de son renouvellement. Toutefois, cette comparaison, telle quelle, indique, si elle indique quelque chose, que notre estimation est libérale et équitable et ne saurait être raisonnablement taxée d'insuffisance.

DÉPRÉCIATION.

L'examen des diverses propriétés n'a pas été fait par notre personnel assez profondément pour nous permettre d'estimer la dépréciation des divers éléments avec quelque exactitude. On ne prévoyait pas tout d'abord qu'on en tiendrait compte. Mais sur requête de la Commission, nos ingénieurs de campagne ont estimé cette dépréciation des item différents sur les lignes diverses avec autant de précision que possible dans les circonstances, d'après leurs observations et leurs notes. Nous n'avions pas de renseignements sur l'âge des divers éléments de valeur, et la dépréciation ne pouvait pas être calculée d'après la proportion échue de la durée utile. Cependant une méthode semblable n'est pas nécessairement la meilleure. Il y a beaucoup d'incertitude quant à

la durée moyenne des éléments de la propriété, et les tableaux de durée doivent être consultés avec grande circonspection. Tout ce que nos ingénieurs ont pu faire comporte l'estimation au mieux de leur connaissance de la dépréciation des divers matériaux d'après les observations générales. C'est tout au plus une estimation approximative.

Pour qu'il n'y ait pas de malentendu chez nos lecteurs, il est peut-être utile de discuter succinctement la portée que la dépréciation peut avoir dans l'estimation de la propriété.

Si un emplacement est confié à la construction de voie ferrée, en supposant que les fonds ont une source et une destination légitimes, la propriété matérielle est représentée par un capital déterminé porté aux livres sous le titre "Coût de la ligne". L'émission de capital propre peut fortement dépasser ce chiffre pour diverses raisons, comme l'escompte des garanties émises qu'il faut amortir, et les bonis d'actions qui peuvent avoir été raisonnablement donnés avec les obligations, etc.

Toutefois la ligne commence incessamment à s'user. Certaines parties sont même dépréciées avant l'ouverture du réseau entier. Les traverses, les rails, les ponts s'usent graduellement, et en quelques années, même avant que des renouvellements soient devenus nécessaires, une forte dépréciation peut s'être produite. Cette dépréciation est un passif courant de la compagnie. En d'autres termes, la compagnie doit remplacer les choses usées et payer ces remplacements à même les recettes, et jusqu'à concurrence des frais primitifs, puis capitaliser tout excédent lorsqu'une unité usée est remplacée par une unité de proportions, de capacité ou de coût plus élevés.

Quand un chemin de fer qui possède un grand nombre d'unités sous chaque titre, c'est-à-dire des millions de traverses, des milliers de ponts, des centaines de locomotives et de wagons, des milliers de tonnes de rails d'acier, les frais de renouvellement atteindront d'ordinaire une moyenne, après quelques années, qui constituera à peu près une charge annuelle fixe. Ainsi, si la durée d'une traverse est de huit ans, cela veut dire en pratique qu'il faudra en moyenne remplacer chaque année environ le huitième des traverses. La même chose peut à peu près s'appliquer aux autres item importants. Que cela soit ou non applicable, la compagnie doit assurer les renouvellements à même les recettes, et ces recettes doivent être suffisantes pour permettre à la compagnie de remplacer, en plus de gagner tous les autres frais, avec une proportion raisonnable de profit sur son placement. S'il faut tout à coup de fortes sommes pour renouveler de gros item, la compagnie peut obtenir de l'autorité compétente le droit d'émettre des effets et des obligations à brève échéance afin de trouver les fonds exigés par les renouvellements de matériel, avec entente que ces effets et obligations seront graduellement amortis à même un fonds annuellement augmenté par les recettes et jusqu'à concurrence des échéances des effets et des obligations. Semblable transaction n'entache pas le principe: les recettes doivent payer les renouvellements matériels.

La conclusion à tirer de ces considérants me semble être que si une estimation matérielle sert de base aux tarifs, aux capitalisations et aux condamnations, on ne devrait pas déduire la dépréciation des chiffres qui peuvent être définis comme constituant la valeur réelle, *neuve*, à moins que la dépréciation n'ait pas été raisonnablement prévue par les renouvellements—en d'autres termes, à moins qu'une compagnie n'ait pas réussi à entretenir sa propriété en bon état exploitable en exécutant les renouvellements à temps.

Si la propriété a été équitablement entretenue elle vaut tout autant pour l'exploitation que si elle était neuve. Une somme fixe de capital lui a été confiée, et ce capital méritait un profit raisonnable en plus d'une somme suffisante à payer les frais d'exploitation, les charges fixes, les impôts et l'usure. Si après la construction primitive on fait une estimation quelconque et si l'on détermine la valeur réelle de la propriété, il n'y a pas de raison logique de déduire l'usure à moins que des dividendes excessifs aient été payés et qu'on ait permis une usure immodérée. Le capital entier,

équitablement placé à sa valeur actuelle raisonnable, a tout autant droit maintenant à son intérêt raisonnable qu'aux débuts des opérations.

Supposons qu'une entreprise de service public pour laquelle la clientèle est prête, émet et dépense la somme d'un million pour sa propriété, et que les éléments de propriété matérielle sont de telle nature que les gros renouvellements ne seront jamais nécessaires, mais que son entretien exige une dépense annuelle assez uniforme. Il n'y aura pas lieu dans un cas semblable d'accumuler un fonds de dépréciation. Les renouvellements nécessaires sont payés chaque année comme ils se présentent; mais dans le cours de quelques années la dépréciation de la propriété matérielle peut atteindre disons vingt-cinq pour cent. Y a-t-il dans ce fait quelque raison qui prouve que la compagnie est surcapitalisée ou qu'elle devrait être autorisée à gagner un revenu raisonnable sur $750,000 seulement, ou encore fait croire que si la compagnie était acquise par condamnation, on ne devrait la payer que $750,000? Il est vrai que si le public acquérait la propriété, il recevrait des éléments matériels dont la valeur serait de $750,000 seulement, mais cette acquisition serait subordonnée à la nécessité de faire des réparations et des renouvellements au besoin; et comme chose exploitable la propriété vaudrait le placement primitif d'un million, légitimement dépensé pour sa construction, ou vaudrait toute somme représentant sa valeur subséquente neuve. Si les propriétaires étaient payés $750,000 seulement, si depuis la construction les actionnaires n'avaient reçu que des dividendes équitables sur leurs placements, et si la propriété avait été raisonnablement entretenue, il serait visiblement injuste de leur enlever leurs droits pour $750,000 seulement ou de décider que la corporation est surcapitalisée, ou encore leur permettre après coup de ne recevoir de dividende raisonnable que sur $750,000.

La question serait toute différente si les actionnaires avaient reçu des dividendes excessifs ou si la propriété avait été mal entretenue et si les renouvellements nécessaires avaient été négligés pour permettre le payement de ces dividendes. Il serait dans un cas semblable équitable de déduire de la valeur réelle neuve une partie ou le tout de l'usure accumulée.

Si la nature de la propriété corporative est telle que les renouvellements exigent de forts déboursés à l'expiration d'un long intervalle—comme entre autres le remplacement des machines usinières, d'un bateau à vapeur, ou des canalisations dans les rues—une administration prudente exigerait qu'en vue d'assurer ces renouvellements il faudrait établir un fonds de dépréciation accru chaque année à même les recettes et jusqu'à concurrence de la somme exigée au besoin pour l'exécution de ces renouvellements. Dans ce cas l'estimation de la propriété indiquerait parmi les actifs matériels la somme comprise dans ce fonds de dépréciation, et si cette somme était suffisante et augmentée chaque année d'après un plan qui assurerait les renouvellements nécessaires le fonds devrait compenser toutes les usures accrues.

Une compagnie d'aqueduc, d'électricité ou de gaz dont la propriété comporte de vastes unités qui ne sont pas grandement renouvelées avant le remplacement entier devrait établir un fonds de dépréciation de ce genre. Mais les compagnies de chemin de fer ont déjà dans le passé institué ce fonds en tant que leurs débours de renouvellement, s'ils varient d'année en année, s'affermissent approximativement en une charge annuelle assez uniforme.

Nous avons cru opportun de dire ci-dessus notre opinion sur la dépréciation parce que nous avons toujours cru que dans l'estimation d'une voie ferrée la juste valeur actuelle, neuve, de la propriété devrait être déterminée d'après le coût original *neuf*, ou les frais de reproduction *à neuf*, et qu'on ne devrait déduire de cette somme aucune dépréciation dans l'estimation établie pour les tarifs ou pour la capitalisation ou pour les fins de condamnation, *à moins que des dividendes exorbitants aient été payés et que l'on ait laissé déprécier la propriété en conséquence.*

Je puis ajouter qu'il est à mon avis très clair que dans le cas d'une propriété de voie ferrée qui a payé des dividendes raisonnables seulement et qui a été raisonnablement entretenue en bon état d'exploitation, la responsabilité exploitive de la compagnie,

du chef de l'entretien, devrait par après se limiter à l'entretien à *l'état de dépréciation supposée,* si la dépréciation est déduite de l'estimation de la propriété *neuve.* Ainsi lorsqu'une traverse nouvelle est placée, en tant que la traverse enlevée n'a aucune valeur, le coût entier de la traverse nouvelle devrait être capitalisé, ou si l'état de toutes les traverses a été supposément estimé à cinquante pour cent de leur valeur, *neuve,* alors chaque traverse renouvelée devrait être imputée à la moitié de sa valeur au capital. En d'autres termes, l'estimation indique chaque item avec sa valeur de dépréciation selon sa durée et son état; en renouvelant plus tard cet item, la compagnie devrait être tenue de le renouveler à même les recettes seulement, jusqu'à concurrence de cette valeur de dépréciation. Un plan semblable, plus ou moins subordonné aux circonstances, entraînerait en quelques années une augmentation de capital précisément proportionnelle à la dépréciation supputée, car chaque item, sur renouvellement à neuf, supposerait une augmentation de capital égale à sa dépréciation indiquée dans son estimation, et désormais le passif d'exploitation serait porté au renouvellement entier. Ceci nous ramènerait à la proposition première: nulle dépréciation ne devrait être déduite de la valeur, à neuf, bien que si ce résultat était atteint par le processus indiqué, les actionnaires auraient été punis, pendant l'adjuration, en recevant un dividende raisonnable non pas sur leur placement original honnêtement défini ou sur la valeur réelle, à neuf, mais sur une somme plus petite.

Un autre point mérite d'être signalé. On prétend souvent que si, dans l'estimation d'une reproduction en neuf la valeur du terrain est prise en son chiffre actuel, il est aussi nécessaire, en tant que cette valeur a tout probablement augmenté ou a pris une *plus-value* depuis la construction du réseau, de déduire la dépréciation d'éléments dont la valeur a diminué ou s'est *dépréciée.* Si l'on admet la plus-value du terrain, prétend-on, pourquoi n'admettrait-on pas la dépréciation des rails, traverses, ponts, etc.? Cependant cette proposition entraîne une méprise: que le mot *plus-value* appliqué à la valeur augmentée du terrain n'est pas parallèle à la dépréciation telle qu'appliquée aux rails, traverses et ponts. Le terrain a pris de la valeur s'il coûte plus cher aujourd'hui que primitivement. Si les rails, les traverses et les ponts coûtent moins cher aujourd'hui qu'à l'origine, il faudra donc consigner ce coût moindre dans l'estimation des frais de renouvellement; nous admettrions raisonnablement la dépréciation de ces éléments tout comme nous admettons la plus-value du terrain. Mais la dépréciation des rails, traverses et ponts, provenant de *l'usure ou des intempéries* est tout à fait différente, et c'est dans ce sens que l'on applique d'ordinaire le mot. En d'autres termes, une fausse antithèse entre les mots plus-value et "dépréciation" est la méprise signalée dans l'argument. Cette méprise a donné lieu à une grande confusion d'idées en l'espèce sur ce sujet particulier. Ce qui précède est une discussion de la dépréciation. Dans l'estimation présente, faite simplement pour établir la pleine valeur normale actuelle de la propriété, la dépréciation signalée est la dépréciation totale estimée. Il est indubitable que certaines parties du réseau du *Canadian-Northern* ont dans une forte mesure été abandonnées à une usure déraisonnable.

DÉFICIT DES RECETTES.

Si comme dans le cas actuel le coût primitif d'une propriété est estimé comme base d'évaluation, il est évident que chaque élément de ce coût doit être embrassé, non pas seulement le coût premier de la construction, mais tous les frais subséquents découlant d'additions, d'améliorations ou de renouvellements dans les cas où les éléments de la propriété ont été renouvelés en dimensions ou en capacité plus fortes, ou à un prix supérieur au coût initial. C'est là une des difficultés rencontrées dans la méthode du coût primitif, car il est souvent difficile et impossible de dire d'après les comptes annuels quelle proportion de déboursés annuels devrait être imputée à l'entretien, et quelle proportion aux perfectionnements et au capital. De plus, on reconnaît d'ordi-

naire que tout déficit dépassant une juste proportion de profit dans une année quelconque, sur le coût initial jusqu'à cette année—déficit dont les actionnaires ont souffert—devrait être ajouté au coût de la propriété à la fin de l'année. En d'autres termes, un actionnaire s'attend à recevoir et a droit de toucher un dividende raisonnable dès les débuts. S'il y a doute sur l'aptitude de la propriété à gagner semblable profit, le capitaliste demandera un avantage parallèlement plus fort sous forme d'un intérêt plus élevé d'obligations, d'un escompte plus large sur les obligations d'un boni d'actionnaire de capital préféré portant un intérêt plus élevé ou sous une autre forme.

Sans doute si ce que nous estimons être une proportion raisonnable de profit est déterminé à un chiffre assez élevé les pertes subies du côté des recettes ne devraient pas être comprises dans l'évaluation; mais en supposant une proportion raisonnable de profit basée d'après les conditions actuelles s'il s'agit d'une institution raisonnablement prospère il n'est, incontestablement, que juste de prendre en considération dans la capitalisation toute perte du côté des recettes si la compagnie, à aucune période de son histoire, en a subi de ce chef. Il serait souverainement injuste, par exemple, qu'une compagnie convenablement organisée sous le point de vue des finances qui n'aurait jamais payé de dividendes pendant plusieurs années et qui arrivée à une période de quelques années de prospérité exceptionnelle serait en état de payer 5 pour 100, serait supposée ne rapporter après cela que 5 ou 6 pour 100 sur le coût original sans avoir égard aux nombreuses années pendant lesquelles les actionnaires n'ont rien reçu.

De semblables considérations s'imposent si l'évaluation est faite d'après la base du coût actuel de la propriété excepté que si la propriété est achetée aujourd'hui il faut supposer des conditions telles qu'elles sont censées exister au moment de l'achat. Si le trafic aujourd'hui est assez considérable pour rapporter à la compagnie un profit raisonnable sur sa valeur réelle, alors nous ne devrions pas prendre en considération aucune perte qu'elle aurait pu subir pendant les premières années du côté des recettes, bien que la compagnie ait eu réellement à subir des pertes de cette nature pendant les premières années de son existence. Tout calcul basé sur cette manière de voir nous expose à confondre le coût original avec ce que pourrait coûter la propriété aujourd'hui. D'un autre côté, si les conditions actuelles ne permettent pas à la compagnie de retirer un profit raisonnable alors à toute estimation que l'on pourrait faire de ce que coûterait la propriété aujourd'hui il faut ajouter lesdites pertes subies d'année en année pour évaluer les profits probables ou le capital.

Cette considération, laquelle est ordinairement négligée en discutant les sujets de cette nature, est une autre preuve qu'il faut évaluer la propriété d'après le coût actuel de reproduction, ceci étant interprété strictement comme voulant dire le montant que la compagnie serait obligée de payer pour la propriété si elle l'achetait aujourd'hui. Ceci est un autre exemple de la nécessité de prendre, en faisant une évaluation, l'une ou l'autre base, soit le coût original, soit le coût de reproduction; et c'est une autre raison de mettre en doute la sagesse de la décision du tribunal dans la cause des Taux du Minnesota.

Dans l'évaluation présente nous n'avons donc pris aucune considération des pertes subies du côté des recettes.

Respectueusement soumis,

GEORGE F. SWAIN.

II.—Le GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La méthode que nous avons suivie au cours de notre enquête relativement à ce système est la même que nous avons suivie et décrite déjà en parlant du système Canadien-Nord, excepté que pour toute la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique nous avons accepté, concernant le régalage et les ponts, les chiffres approuvés par le gouvernement

fédéral. Les subsides fédéraux, cependant, ne s'appliquant qu'à la ligne principale, le gouvernement n'avait donc pas approuvé l'estimation des quantités concernant les lignes subsidiaires. Pour ces dernières nous nous sommes basés sur les résultats de notre propre inspection ainsi que pour plusieurs détails concernant la ligne principale.

Il est opportun de diviser le Grand-Tronc-Pacifique en deux sections, à savoir la section des Prairies comprenant la ligne principale et ses embranchements à l'est du creek Wolf, et la section des Montagnes à l'ouest du creek Wolf.

Le tableau I indique dans la dernière colonne le résultat de notre évaluation de la division des Prairies pour la ligne principale seulement.

Dans la première colonne le coût est indiqué d'après la déclaration de la compagnie faite au gouvernement concernant la ligne principale.

Le tableau II donne les mêmes renseignements relativement à la section des Montagnes.

La première colonne donne, relativement au coût, des chiffres incomplets tels que fournis par la compagnie en réponse à la demande faite par la Commission; la deuxième colonne indique le résultat de notre évaluation.

La troisième colonne est comme la deuxième avec en plus certains détails que nous y avons ajoutés.

La quatrième colonne indique le coût basé d'après les chiffres vérifiés fournis au gouvernement par la compagnie.

Tableau I.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Prairies.—Ligne principale seulement.

Comparaison de l'évaluation et du coût.

Description du compte.	Etat fourni par le G.T.P. au gouvernement	Évaluation.
	$	$
Emplacement de la voie et bien-fonds	807,331	3,705,874
Régalage et tunnels	7,261,350	8,597,102
Ponts d'acier sur butées en béton, etc	2,139,385	2,016,192
Chevalets et ponceaux en bois	1,839,805	1,584,571
Traverses	2,490,405	2,288,391
Rails, cœurs, aiguilles et attaches	6,528,752	6,071,893
Posage des rails	836,250	650,715
Ballastage	2,868,887	2,223,645
Bâtiments, châteaux d'eau, etc	2,136,828	2,245,481
Machines et outils d'atelier	204,661	134,655
Clôtures, garde-bestiaux, paraneige	538,379	529,803
Lignes de télégraphe et téléphone	436,281	442,958
Outillage et entretien des sections	2,644,448	248,537
Solidification	....	446,544
Labourage de protection contre le feu	50,709	
Système d'enclenchement et de signaux	81,657	101,406
Croisements et écriteaux	....	68,105
Stations de combustible	92,792	152,000
Appareil gazogène	87	
Usine d'éclairage électrique	36	
Frais de transport	25	
Matériel roulant de construction	422,617	
Combustible	43,250	
Wagons-restaurant et dortoir	19,104	
Traverses	85,892	
Bois de service	695	
Installation télégraphique	29,241	
Totaux	31,558,867	31,507,872
Dépenses casuelles	....	834,060
Frais d'avocats et d'ingénieurs	3,460,300	1,950,528
Intérêt	8,237,476	3,140,401
Autres dépenses indirectes	....	1,330,433
	43,256,643	38,763,294
Déduire—		
Profit de l'exploitation du télégraphe	186,366	
Profit du trafic	5,466,817	
Matériel roulant	116,565	
Bois de construction	62,242	
Totaux	37,424,653	38,763,294

DOC. PARLEMENTAIRE No 20g

TABLEAU II.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Division des Montagnes.—Etat comparatif.

Description du compte.	Coût du G.T.P. chiffres de la compagnie.	Evaluation.		Coût du G.T.P. chiffres du gouvernement.
	$	$	$	$
Emplacement de la voie	282,090	3,140,490	4,675,779	311,344
Biens-fonds	....	1,535,289		
Régalage	46,953,334	41,516,494	43,948,472	48,035,575
Tunnels	2,509,796	2,431,978		
Ponts en acier	7,978,000	6,196,646	6,196,646	7,839,246
Ponts, chevalets et ponceaux	2,518,997	2,346,489	2,346,489	2,161,469
Traverses	1,206,059	1,461,668	1,461,668	1,453,762
Rails	4,442,016	4,924,480		
Cœurs et aiguilles	73,028	75,086	5,786,868	5,568,379
Attaches de rails	....	787,302		
Ballastage	1,500,845	1,505,298	1,505,298	3,129,050
Posage de rails et travaux de surface	2,382,611	664,011	664,011	753,750
Clôtures	37,119	89,457	89,457	433,172
Croisements et écriteaux	12,005	21,149	21,149	
Lignes télégraphiques et téléphoniques	492,543	394,443	394,443	503,031
Système d'enclenchement et signaux	....	....	....	57
Machines d'atelier	1,110,908	100,500	100,500	100,703
Ateliers		649,115		
Châteaux d'eau	380,442	331,090		
Gares, bâtiments et fourniture	405,655	470,655		
Entrepôts		32,616	1,884,190	1,811,042
Bâtiments divers	110,689	173,206		
Hangars paraneige	188,481	227,508		
Stations de combustible	164,303	210,600	210,600	156,721
Bassins et quais	222,711	130,333	130,333	222,013
Outils de route	....	228,465	228,465	1,502,458
Entretien pendant la construction				
Solidification et ajustement	....	813,689	813,689	
Labourage de protection contre le feu	....	....	....	633
Bateaux et chalands traversiers	....	....	....	36,132
Travaux à l'ouest du bassin de Prince-Rupert	....	....	....	620,771
Matériel roulant de construction	....	....	....	*2,642,304
Perte, exploitation des trains	....	....	....	913,986
Perte, expl. des bateaux et chalands travers.	....	....	....	17,427
Wagons-restaurant et dortoir	....	....	....	748
Traverses	....	....	....	43,619
Installation télégraphique	....	....	....	12,316
Magasins	....	....	....	13
Total	72,971,632	70,458,057	70,458,057	78,269,721
Intérêt	....	8,767,204	8,767,204	9,882,672
Frais d'avocats et d'ingénieurs	....	3,946,987	3,946,987	5,355,470
Dépenses casuelles	....	1,315,646	1,315,646	
Dépenses indirectes	....	3,569,608	3,569,608	
Total (rapporté)	72,971,632	88,057,502	88,057,502	93,507,863
Déduire :—				
Profit prov. de l'exploit. du télégraphe	....	....	....	38,522
Profit prov. des quais et entrepôts	....	....	....	67,351
Matériel roulant	....	....	....	38,887
Combustible	....	....	....	12,697
Bois de service	....	....	....	43,222
Coût brut	72,971,632	88,057,502	88,057,502	93,307,184

*Ce total comprend la somme de $2,642,304 pour le "matériel roulant de construction" qui représente probablement l'outillage fourni par la compagnie pendant la construction. Notre estimation ne comprend pas ce détail parce que les prix que nous avons indiqués sont ceux qui s'appliquent au cas où l'entrepreneur fournit son propre outillage, de sorte que notre total peut être comparé à celui de la compagnie dans la colonne 4. Beaucoup de ce "matériel roulant de construction" est encore aux mains de la compagnie, et je crois que sir Collingwood Schreiber n'a approuvé que la moitié du prix original, ce qui ferait mettre au crédit de la compagnie ce matériel roulant de construction avec une dépréciation de 50 pour 100 de sa valeur.

TABLEAU III.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Prairies.

ÉVALUATION, SOMMAIRE.

	Quantités mesurables.		Dépenses indirectes comprises.	
	Montant.	Taux par mille.	Montant.	Taux par mille.
	$	$	$	$
Winnipeg—Melville	8,560,389	30,573	10,614,882	37,910
Melville—Biggar	7,604,070	30,674	9,429,047	38,020
Biggar—Edmonton	8,361,861	32,001	10,368,707	39,681
Edmonton—Wolf-Creek	3,949,082	33,523	4,896,862	41,569
Total Edmonton non compris	28,475,402	31,390	35,309,498	38,926
Têtes de lignes d'Edmonton	3,032,470	....	3,453,796	
Total	31,507,872	34,287	38,763,294	42,184
Plus-value non acquise sur le terrain	2,898,543	....	3,362,698	
Total à l'excl. d. la plus-value non acq. s. le terrain.	28,609,329	31,136	35,400,596	38,527

—	Dépenses indirectes.		
	Etat de la Comm.	Etat du G.T.R.	Différence.
Grand total, y compris la plus-value non acquise sur le terrain	$ 38,763,294	$ 37,424,653	$+1,338,641
Grand total, sans la plus-value non acquise sur le terrain	35,400,596	37,424,653	−2,024,057

TERRAIN ET INTÉRÊT, SOMMAIRE.

Subdivision.	Construction.	Terrain.	Intérêt sur		Autres dépenses indirectes pour	
			Construction.	Terrain.	Construction.	Terrain.
	$	$	$	$	$	$
Winnipeg—Melville	7,924,409	635,980	792,441	114,476	1,109,417	38,159
Melville—Biggar	7,205,220	398,850	720,522	71,793	1,008,731	23,931
Biggar—Edmonton	7,961,461	400,400	796,146	72,072	1,114,604	24,024
Edmonton—Wolf-Creek	3,833,362	115,720	383,336	20,830	536,671	6,943
Total à l'exc. d. têtes d. lig. d'Edmonton.	26,924,452	1,550,950	2,692,445	279,171	3,769,423	93,057
Têtes de lignes d'Edmonton	877,546	2,154,924	39,490	129,295	144,795	107,746
Total y comp. l. têtes d. lig. d'Edmonton.	27,801,998	3,705,874	2,731,935	408,466	3,914,218	200,803
Plus-value non acquise sur le terrain	....	2,898,543	....	319,228	....	144,927
Total moins la pl.-value non acq. s. l. terr.	27,801,998	807,331	2,731,935	89,238	3,914,218	55,876

TABLEAU III.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Prairies—*Fin.*

	Plus-value non acquise sur le terrain.			
	Non comprise.		Comprise.	
	$	$	$	$
Total, construction	27,801,998		27,801,998	
Total, terrain	807,331		3,705,874	
Construction plus le terrain		28,609,329		31,507,872
Intérêt sur la construction	2,731,935		2,731,935	
Intérêt sur le terrain	89,238		408,466	
Intérêt sur construction et terrain		2,821,173		3,140,401
Dépenses indirectes sur construction	3,914,218		3,914,218	
Dépenses indirectes sur terrain	55,876		200,803	
Dépenses indirectes sur construction et terrain		3,970,094		4,115,021
Grands totaux	....	35,400,596		38,763,294

TABLEAU IV.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Montagnes.

ÉVALUATION, SOMMAIRE.

Subdivision.	Quantités mesurables.		Y compris les dépenses indirectes.	
	Montant.	Taux par mille.	Montant.	Taux par mille.
	$	$	$	$
Wolf Creek—Jasper	6,592,409	58,966	8,309,070	74,321
Jasper—McBride	8,719,668	80,217	10,987,825	101,084
McBride—Prince-George	14,611,219	100,146	18,414,206	126,211
Prince-George—Endako	8,077,981	70,182	10,181,097	88,455
Endako—Smithers	5,785,111	46,281	7,293,123	58,345
Smithers—Pacific	10,012,541	93,575	12,618,744	117,932
Pacific—Prince-Rupert	11,257,891	95,406	14,203,444	120,368
Total, non comp. les têtes de lignes de Pr.-Rupert	65,056,820	78,243	82,007,509	98,626
Têtes de lignes de Prince-Rupert	5,401,237	....	6,049,993	
Total, y comp. les têtes de lignes de Pr.-Rupert	70,458,057	84,634	88,057,502	105,775
Plus-value non acquise sur le terrain	4,364,435	....	4,767,086	
Total, à l'excl. de la p.-value non acq. sur le terrain	66,093,622	79,392	83,290,416	100,048

TABLEAU IV.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Montagnes—*Suite.*

—	Y compris les dépenses indirectes.
	$
Têtes de lignes de Prince-Rupert à l'exclusion du terrain	2,045,495
Têtes de lignes de Prince-Rupert y compris le terrain	4,004,498
	6,049,993

—	Estimation de la Comm.	Estimation du G.T.P.	Différence.
	$	$	$
Grand total, y compris les têtes de lignes de Prince-Rupert, avec le terrain	88,057,502	93,307,184	− 5,249,682
Grand total, y compris les têtes de lignes de Prince-Rupert, sans le terrain ($88,057,502 − $4,004,498)	84,053,004	93,307,184	− 9,254,180
Grand total, non compris la plus-value non acquise du terrain	83,290,416	93,307,184	−10,016,768

TERRAIN ET INTÉRÊT, SOMMAIRE.

Subdivision.	Construction.	Terrain.	Intérêt sur		Autres dépenses indirectes sur	
			Construction.	Terrain	Construction.	Terrain
	$	$	$	$	$	$
Wolf Creek—Jasper	6,526,554	65,855	848,452	15,805	848,452	3,952
Jasper—McBride	8,693,568	26,100	1,130,164	6,264	1,130,163	1,566
McBride—Prince-George	14,509,441	101,778	1,886,227	24,427	1,886,227	6,106
Prince-George—Endako	8,006,961	71,020	1,040,905	17,045	1,040,905	4,261
Endako—Smithers	5,688,056	97,055	739,448	23,293	739,448	5,823
Smithers—Pacific	9,938,971	73,570	1,292,066	17,657	1,292,066	4,414
Pacific—Prince-Rupert	10,795,318	462,573	1,403,391	111,017	1,403,391	27,754
Totaux, non compris les têtes de lignes de Prince-Rupert	64,158,869	897,951	8,340,653	215,508	8,340,652	53,876
Têtes de lignes de Prince-Rupert	1,623,409	3,777,828	211,043	....	211,043	226,670
Totaux, y compris les têtes de lignes de Prince-Rupert	65,782,278	4,675,779	8,551,696	215,508	8,551,695	280,546
Plus-value non acquise du terrain	....	4,364,435	....	140,785	....	261,866
Totaux, moins la plus-value non acquise du terrain	65,782,278	311,344	8,551,696	74,723	8,551,695	18,680

TABLEAU IV.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Montagnes—*Fin.*

—	Plus-value non acquise.			
	Non comprise.		Comprise.	
	$	$	$	$
Total, construction	65,782,278		65,782,278	
Terrain	311,344		4,675,779	
Construction plus le terrain		66,093,622		70,458,057
Intérêt sur la construction	8,551,696		8,551,696	
Intérêt sur le terrain	74,723		215,508	
Intérêt sur construction et terrain		8,626,419		8,767,204
Dépenses indirectes sur construction	8,551,695		8,551,695	
" " terrain	18,680		280,546	
" " sur construction et terrain		8,570,375		8,832,241
Grands totaux		83,290,416		88,057,502

TABLEAU V.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Prairies.

COMPARAISON DES ÉVALUATIONS.

—	Evaluation du G.T.P.			Evaluation de la Comm. d'enquête.	
	Avec le terrain.		Sans le terrain.	Avec le terrain.	Sans le terrain.
	$	$	$	$	$
Coût de construction		31,558,867	30,751,536	31,507,872	27,801,998
Dépenses indirectes, moins l'intérêt		3,460,300	3,460,300	4,115,021	3,914,218
Total, sans l'intérêt		35,019,167	34,211,836	35,622,893	31,716,216
Intérêt		8,237,476	*8,092,362	3,140,401	2,731,935
Total, avec intérêt et dépenses indirectes		43,256,643	42,304,198	38,763,294	34,448,151
Déduire—					
Profit de l'exploitation du télégraphe	186,366				
Profit de l'exploitation des trains	5,466,817				
Matériel roulant	116,565				
Bois de service	62,242				
Total, déductions		5,831,990	5,831,990		
Total		37,424,653	36,472,208	38,763,294	34,448,151

*REMARQUE—Les chiffres désignant les intérêts dans la colonne " Sans le terrain " dans l'état fourni par le G.T.P. ne sont pas exacts mais approximatifs.

TABLEAU VI.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Section des Montagnes—*Fin.*

COMPARAISON DES ÉVALUATIONS.

—	Estimation du G.T.P.			Estimation de la Comm. d'enquête.	
	Avec le terrain.		Sans le terrain.	Avec le terrain.	Sans le terrain.
	$	$	$	$	$
Coût de la construction		78,269,721	77,958,377	70,458,057	65,782,278
Intérêt		9,882,672	*9,807,950	8,767,204	8,551,696
Dépenses indirectes		5,355,470	*5,336,789	8,832,241	8,551,695
Total		93,507,863	93,103,116	88,057,502	82,885,669
Déduire—					
Profit de l'exploitation du télégraphe	38,522				
Profit des quais et entrepôts	67,351				
Matériel roulant	38,887				
Combustible	12,697				
Bois de service	43,222				
Total, déductions		200,679	200,679		
Coût brut	....	93,307,184	92,902,437	88,057,502	82,885,669

*REMARQUE—Dans la colonne du G.T.P. "Sans le terrain" la réduction de l'intérêt et des dépenses indirectes n'est pas exacte étant calculée en soustrayant de l'intérêt le total connu de l'intérêt et des dépenses indirectes, 24 p.c. et 6 p.c. respectivement, du terrain déduit.

TABLEAU VII.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

TABLEAU RÉCAPITULATIF.

Ligne.	Milles.	Construction.	Coût du terrain.	Intérêt.	Autres dépenses indirectes	Coût de reproduction.
	$	$	$	$	$	$
Lignes principales—Section des Prairies.						
Winnipeg—Melville	280·00	7,924,409	635,980	906,917	1,147,576	10,614,882
Melville—Biggar	248·00	7,205,220	398,850	792,315	1,032,662	9,429,047
Biggar—Edmonton	261·30	7,961,461	400,400	868,218	1,138,628	10,368,707
Têtes de lignes d'Edmonton	11·76	877,546	2,154,924	168,785	252,541	3,453,796
Edmonton—Wolf-Creek	117·80	3,833,362	115,720	404,166	543,614	4,896,862
Total, ligne principale des Prairies	918·86	27,801,998	3,705,874	3,140,401	4,115,021	38,763,294
Lignes principales—Section des Montagnes						
Wolf-Creek—Jasper	111·80	6,526,554	65,855	864,257	852,404	8,309,070
Jasper—McBride	108·70	8,693,568	26,100	1,136,428	1,131,729	10,987,825
McBride—Prince-George	145·90	14,509,441	101,778	1,910,654	1,892,333	18,414,206
Prince-George—Endako	115·10	8,006,961	71,020	1,057,950	1,045,166	10,181,097
Endako—Smithers	125·00	5,688,056	97,055	762,741	745,271	7,293,123
Smithers—Pacific	107·00	9,938,971	73,570	1,309,723	1,296,480	12,618,744
Pacific—Prince-Rupert	118·00	10,795,318	462,573	1,514,408	1,431,145	14,203,444
Têtes de lignes de Prince-Rupert	1·00	1,623,409	3,777,828	211,043	437,713	6,049,993
Total, ligne principale des Montagnes	832·50	65,782,278	4,675,779	8,767,204	8,832,241	88,057,502

TABLEAU VIII.—Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

TABLEAU RÉCAPITULATIF.

Ligne.	Milage.	Constructions. Item.	Coût des terrains.	Intérêt.	Autre chef.	Coût de la reproduction.
Cie des lignes subsidiaires.		$	$	$	$	$
Harta—Brandon	21·9	194,277	96,511	14,533	32,024	337,345
Melville—Canora	54·6	904,079	59,921	44,279	129,566	1,137,845
Melville—Regina	212·0	4,188,850	1,246,034	263,260	648,740	6,346,884
Regina—Northgate	155·1	2,324,236	145,095	113,297	332,647	2,915,275
Young—Prince-Albert	111·3	1,780,628	196,145	91,897	259,094	2,327,764
Biggar—Loverna	103·6	1,603,529	85,000	77,259	228,744	1,994,532
Oban—Battleford—Carruthers	97·8	1,825,632	87,391	87,397	259,958	2,260,378
Tofield—Calgary	201·2	4,696,589	1,052,396	274,490	710,142	6,733,617
Alberta Coal Branch	56·7	2,331,958	12,757	105,703	327,112	2,777,530
Total des lignes subsidiaires	1,014·2	19,849,778	2,981,250	1,072,115	2,928,027	26,831,170
Chemin de fer de la Saskatchewan.						
Embranchement Weyburn	14·9	177,957	31,075	9,873	26,468	245,373
Sommaire.						
Ligne principale, prairie	918·86	27,801,998	3,705,874	3,140,401	4,115,021	38,763,294
" " montagne	832·50	65,782,278	4,675,779	8,767,204	8,832,241	88,057,502
Cie des lignes subsidiaires	1,014·20	19,849,778	2,981,250	1,072,115	2,928,027	26,831,170
Chemin de fer de la Saskatcewan	14·90	177,957	31,075	9,873	26,467	245,373
	2,780·46	113,612,011	11,393,978	12,989,595	15,901,756	153,897,339

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Dans la Colombie-Britannique.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes=1.
A. *Sous tout autre chef que le terrain*—	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 2 pour 100	1·02
(*b*) Ingénieurs, 5 pour 100 sur 1·02	1·071
(*c*) Dépenses légales, etc., 2 pour 100 sur 1·02	1·0787
(*d*) Administration, ¾ pour 100 sur 1·0275	1·0864
(*e*) Taxes ½ pour 100	1·0914
(*f*) Intérêt, 4 ans, soit moyenne de 2 ans à 12 pour 100 sur 1·0914	1·2224
(*g*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2224	1·2591
Soit 26 pour 100.	
B. *Sur le terrain*—	
(*a*) Administration, ¾ pour 100	1·0075
(*b*) Taxes, 1 pour 100	1·0175
(*c*) Intérêt, période de 4 ans, 24 pour 100 sur 1·0175	1·2617
(*d*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2617	1·2996
Soit, 30 pour 100.	

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Section des Prairies, voie principale.

DÉPENSES INDIRECTES.

	Total sans les dépenses indirectes=1.
A. *Sous tout autre chef que le terrain*—	Total.
(*a*) Dépenses casuelles, 3 pour 100..	1·03
(*b*) Génie, 5 pour 100 sur 1·03..	1·0815
(*c*) Justice, etc., 1 pour 100 sur 1·03..	1·0918
(*d*) Administration, 1 pour 100 sur 1·04..	1·1022
(*e*) Impôts, disons ½ pour 100..	1·1072
(*f*) Intérêt, période de 3 ans, moyenne de 1½ année à 6 pour 100, équivaut à 9 pour 100 sur 1·1072..	1·2069
(*g*) Commission, 3 pour 100 sur tout le 1·2069 précédent.. Soit, 24 pour 100.	1·2431
B. *Sur le terrain*—	
(*a*) Administration, etc., 1 pour 100..	1·01
(*b*) Impôts, 3 ans à ½ pour 100, équivaut à ½ pour 100..	1·025
(*d*) Commissions, 3 pour 100 sur 1·2095..	1·2458
(*c*) Intérêt, 3 ans à 6 pour 100, équivaut à 18 pour 100 sur 1·025.. Soit, 24 pour 100.	1·2095

Une grande partie de la différence entre notre évaluation et les frais réels, soit les chiffres reçus directement de la compagnie, soit les chiffres authentiques soumis à l'Etat, provient de l'évaluation plus élevée que nous avons décernée aux immeubles et à l'emplacement de la voie, surtout aux terminus de Prince-Rupert.

Ces terminus, au début, ont coûté peu de chose ou rien du tout; à l'heure actuelle, toutefois, sur une base de leur valeur imposable, ce qui sert de base à notre calcul, leur valeur réelle est grande.

Voici un cas où, si le chemin de fer était enlevé, ces terres retomberaient apparemment à leur valeur primitive; c'est-à-dire qu'elles sont redevables de leur valeur actuelle presque entièrement à la présence du chemin de fer.

Il serait donc juste peut-être de dire que dans l'estimation des frais nécessaires pour la reproduction de la propriété, en tant que si ce chemin de fer était enlevé ces terminus auraient peu ou point de valeur, ils devraient recevoir une petite valeur dans les estimations; toutefois nous leur avons donné une valeur basée sur la valeur imposable de la propriété contiguë, au pied carré ou à l'acre.

Afin donc de comparer avec justice notre évaluation et l'estimation des frais, la plus-value non acquise de ces terres et d'autres devrait être déduite. C'est ce qui a été fait dans les tables III et IV.

La table III donne un sommaire, par ordre de subdivisions de la section des prairies, des frais de construction et des terres, avec l'intérêt sur les item de construction et sur les terres, et les autres dépenses indirectes allouées sur la construction et sur les terres.

Pour ce qui est de l'estimation dans la dernière ligne de la table même, ce qu'on nomme la plus-value non acquise sur les terres, ainsi que l'intérêt et d'autres dépenses indirectes touchant aux terres ont été omises.

La plus-value non acquise sur la terre est la différence entre notre estimation, à savoir, $3,705,874, et les frais de l'emplacement de la voie et des immeubles, savoir, $807,331.

Les autres item dans cette ligne sont l'intérêt sur cette plus-value non acquise et les autres dépenses indirectes, employant pour ce calcul les mêmes taux dont on s'est servi partout dans notre estimation de ce système.

Au bas de la table III nous donnons un sommaire qui indique que notre estimation totale, à exclure la plus-value non acquise, c'est-à-dire, à insérer au prix d'achat l'emplacement de la voie et les autres immeubles, est de $35,400,596, ce qu'il faut

comparer à un total de $37,424,653, basé sur l'état soumis au Gouvernement par le Grand-Tronc-Pacifique. En d'autres termes, notre estimation des frais encourus dans la reproduction de la voie principale de la section des prairies, du Grand-Tronc-Pacifique, nous servant toutefois du prix d'achat pour les immeubles, revient à quelque $2,000,000 de moins que le coût réel.

De la même manière la table IV résume les chiffres de la section des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique, tels qu'ils sont indiqués dans la table II qui montre que notre estimation totale, à exclure la plus-value non acquise, ainsi que dans la table III, est de $83,290,416, qu'il faut comparer à $93,307,184, basé sur l'état soumis au Gouvernement par le Grand-Tronc-Pacifique.

Afin de comparer ces chiffres, toutefois, on propose en plus d'éliminer les frais d'intérêt, qui diffèrent beaucoup dans l'estimation du coût et dans notre évaluation. Nous faisons cette comparaison dans les tables V et VI. La première dans la section des prairies, la seconde dans la section des montagnes.

A prendre la table V, la ligne 1 montre les frais de construction rapportés de la table I, d'abord de façon à inclure les terres, ensuite de façon à les omettre. Notre estimation, y compris la terre, mais non l'intérêt, est de $35,622,893. Nous allouons $3,140,401 pour l'intérêt. Notre total, à inclure l'intérêt et toutes les dépenses indirectes est de $38,763,294, ce qui est d'accord avec la table I.

Les chiffres de l'Etat toutefois, ont mis contre les intérêts déboursés les encaissements provenant de l'exploitation des convois, du télégraphe et de certains autres articles du matériel, indiqués du reste, tandis que notre estimation n'a aucunement cet avantage.

A ne pas tenir compte de la terre, on verra que notre chiffre total pour la section des prairies est $2,000,000 moindre que le chiffre du Grand-Tronc-Pacifique, après la déduction mentionnée plus haut, tandis qu'à inclure les terres (et leur plus-value non acquise) nous dépassons de $1,300,000 les chiffres de la compagnie.

La table VI fait une comparaison similaire pour la section des montagnes qui montre que notre total, à exclure les terres, mais à inclure l'intérêt et les autres dépenses indirectes est à peu près $10,200,000 moindre que celui de la compagnie, tandis qu'après avoir fait les déductions de la compagnie pour les encaissements et le matériel, notre estimation est environ $10,000,000 moindre que celle de la compagnie.

Si nos chiffres sont exacts donc le Grand-Tronc-Pacifique aurait dû se construire pour près $12,000,000 moins qu'il n'a coûté en réalité.

Ce n'est pas à moi d'expliquer le pourquoi de cet excès dans les déboursés, bien qu'il apparaisse que certains des prix payés ont été plus élevés qu'ils n'auraient dû être.

On remarquera que notre estimation des frais nécessaires pour reproduire la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique, sans compter la plus-value non acquise dans la valeur des terres, est d'environ $38,500 du mille, y compris toutes dépenses indirectes. Voilà qui dépasse de beaucoup notre estimation pour les lignes des prairies du *Canadian-Northern.*

La raison de cette différence réside partiellement dans le contour du pays que traverse le Grand-Tronc-Pacifique; il est moins favorable à la construction que l'autre région; une partie de cette raison se trouve dans le fait que les rampes sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique sont moins hautes que celles du Canadian-Northern. Si le Grand-Tronc-Pacifique avait été construit avec une rampe plus onduleuse la quantité et le prix du régalage auraient été fortement réduits, ainsi que les prix des ponts, surtout des viaducs en bois dont cette ligne possède un grand nombre, et des coûteux.

Somme toute, aussi, la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique est de maintes façons plus solidement construite que la même section du *Canadian-Northern;* elle a, en général, plus de ballast, des traverses de meilleure qualité et des épaulements plus larges; et je m'attendrais, pour cette raison seule, à une grande différence dans le coût. Je puis dire, cependant, qu'il me semble, après avoir voyagé à travers le

territoire couvert par ces lignes, que le Grand-Tronc-Pacifique a coûté trop cher pour le trafic attendu, et qu'une rampe plus onduleuse, avec un déboursé moindre pour le premier établissement aurait économiquement des résultats tout aussi bons.

Dans la section des montagnes, prise en entier, toutefois, le Canadian-Northern n'est pas inférieur au Grand-Tronc-Pacifique, mais sous certains rapports lui est supérieur; l'emplacement de la voie est bon, ses rampes sont douces et il est bien construit de toutes manières.

Entre Edmonton et Resplendent les deux voies se côtoient de près, et ici le Grand-Tronc-Pacifique est, somme toute, mieux construit et s'exploite avec plus d'économie. Ses rampes sont douces, il a moins de montées et de descentes, et moins de courbes; il évite un sommet qui obstrue le passage du Canadian-Northern à l'est de Jasper. A tout prendre le Grand-Tronc-Pacifique est, entre ces deux endroits la meilleure voie, bien qu'il ait des viaducs plus longs et plus élevés et rencontre beaucoup de difficulté chaque année à l'endroit où il passe le lac Brûlé, près de Jasper, provenant de ce que le sable qui vient du lit de la rivière s'amoncelle sur ses rails qu'il couvre complètement, et son enlèvement nécessite des frais considérables. Le *Canadian-Northern* à cet endroit est de l'autre côté de la rivière et les vents sont en sa faveur car ils soufflent du côté opposé de sa voie.

A l'ouest de Resplendent les deux lignes se quittent; le *Canadian-Northern* suit la rivière North-Thompson vers le sud, et le Grand-Tronc-Pacifique suit le fleuve Fraser dans une direction nord-ouest. Ainsi les deux voies traversent un pays essentiellement différent et ne peuvent être comparées directement. Le contour du pays traversé par le *Canadian-Northern* est le plus favorable, et la partie du *Canadian-Northern* entre Resplendent et la côte est la meilleure partie de cette voie. Les rampes sont douces et le niveau et la construction solides. Le Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest de Resplendent traverse un terrain très mou, qui s'étend à l'ouest jusqu'à Hazelton. Ce matériel nécessite des déboursés considérables de la part du Grand-Tronc-Pacifique, et continuera à ce faire pour de nombreuses années encore. Non seulement il a été nécessaire dans plusieurs cas de changer l'emplacement premier, mais souvent le travail de construction a fait écrouler toute une colline, ce qui a comblé les fossés et les ponceaux et déplacé les talus, causant à la compagnie de fortes dépenses pour l'excavation, une fois la voie ouverte. Ce mouvement des buttes ne s'est pas arrêté et sera cause, pour quelque temps encore, de déboursés considérables. Ici encore les limites générales adoptées pour les rampes et les courbes ont probablement augmenté les frais, de beaucoup. Si l'on avait adopté une rampe onduleuse avec moins de courbe la voie aurait coûté beaucoup moins cher.

La voie du Grand-Tronc-Pacifique est située, règle générale, sur le côté sud des rivières qu'elle suit entre la passe de la Tête-Jaune et Hazelton. Au sud de la voie se trouve une chaîne de buttes, et comme la voie est sur le côté sud des rivières elle est moins exposée au soleil que ne l'est le terrain du côté nord et en conséquence les fossés ne se dessèchent pas aussi rapidement qu'ils le feraient s'ils étaient sur le côté nord.

Au premier abord il paraîtrait qu'il y a eu erreur de jugement et que le chemin de fer aurait dû être construit sur le côté nord, mais les jugements instantanés sont dangereux, et je ne voudrais pas faire cette déclaration sans condition, avant d'avoir de plus amples renseignements sur l'aspect du pays du côté nord de la rivière.

Les tables VII et VIII donnent le montant final de nos chiffres pour le Grand-Tronc-Pacifique et la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* (la corporation distincte, qui est propriétaire des embranchements du réseau du Grand-Tronc-Pacifique). Nous n'avons tenu aucun compte des corporations subsidiaires à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, telles que la *Grand Trunk Pacific Development Company* et la *Grand Trunk Pacific Steamship Company.* Nous avons consacré notre attention exclusivement aux lignes de chemin de fer énumérées dans les tables VII et VIII.

III.

En outre des estimations pour le *Canadian-Northern* et le Grand-Tronc-Pacifique, on nous a demandé de faire quelques comparaisons entre certaines parties de ces voies et des parties du réseau Pacifique-Canadien qui traverse un pays similaire.

(*a*) UNE COMPARAISON ENTRE LA LIGNE DU CANADIAN-NORTHERN ET LA LIGNE DU PACIFIQUE-CANADIEN ENTRE KAMLOOPS ET VANCOUVER.

Ces deux lignes se côtoient exactement entre ces deux endroits, parfois sur des côtés opposés de la rivière, parfois sur le même côté.

Une étude de ces deux voies entre les endroits mentionnés a été faite par M C. S. Gzowski; il a soumis l'unité typique qui suit montrant que son estimation du coût de construction de la voie du *Canadian-Northern* est de $88,230 du mille, et du Pacifique-Canadien, $95,252; une différence d'environ $7,000 par mille.

Le Pacifique-Canadien a des rampes quelque peu plus abrutes, des rails plus lourds, une plus grande quantité de ballast, et une plus grande largeur de voie secondaire ou auxiliaire; tandis que le *Canadian-Northern* a dû dépenser beaucoup plus cher pour les ponts et les tunnels. Ce rapport intéressant de M. Gzowski, relativement à cette comparaison, est inséré dans ce travail à titre d'annexe.

(*b*) UNE COMPARAISON ENTRE CERTAINES LIGNES DES PRAIRIES SUR LES CHEMINS DE FER CANADIAN-NORTHERN, GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET PACIFIQUE-CANADIEN.

Cette comparaison est indiquée dans la table suivante. L'on remarquera que de ces lignes c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui coûte le plus cher par mille; vient ensuite le Pacifique-Canadien, et en dernier lieu le Canadian-Northern. On remarquera que le Grand-Tronc-Pacifique a les rampes les moins élevées, et ce fait probablement explique que les frais soient plus considérables. Ces comparaisons ont été faites par M .G. R. Balloch qui avait la direction de l'inspection directe des lignes de prairie pour le réseau du Canadian-Northern.

(*c*) UNE COMPARAISON ENTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN, LE CANADIAN-NORTHERN ET LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE ENTRE WINNIPEG ET BRANDON.

La table suivante donne une comparaison entre ces lignes par M. G. R. Balloch; cette comparaison fait voir que le Pacifique-Canadien a coûté le plus cher des trois, ensuite le Grand-Tronc-Pacifique et finalement le Canadian-Northern.

(d) La table suivante donne quelques comparaisons entre des lignes situées d'une façon similaire

GEORGE F. SWAIN,

OTTAWA, le 15 mars 1917.

Prof. GEO. F. SWAIN,
Boston, Mass.

MONSIEUR,—Je vous transmets en ce moment le rapport suivant, un court résumé de mon travail relativement à l'évaluation de quelques-uns de vos chemins de fer dans le Dominion du Canada.

Après quelques pourparlers préliminaires entre nous je suis venu à Ottawa le 6 septembre 1916 et j'ai commencé aussitôt, avec votre approbation, à embaucher mon équipe d'hommes et à faire les plans et les arrangements nécessaires pour permettre l'inspection des différentes voies avant que la neige ne vint déranger notre travail. Il

nous a été très difficile de trouver les hommes nécessaires , un si grand nombre d'hommes capables étant partis avec l'armée ou adonnés à d'autres occupations, et ce manque d'hommes nous a occasionné un retard considérable. La courte durée de l'emploi n'était pas de nature à influencer les hommes à abandonner d'autres positions pour venir avec nous, de sorte qu'il nous a fallu beaucoup de correspondance et beaucoup de temps pour compléter notre équipe. La majeure partie des hommes n'avaient jamais eu d'expérience dans le travail de cette sorte; en conséquence nous avons dû consacrer beaucoup de temps et des instructions détaillées à la tache d'obtenir qu'ils fissent le travail d'une manière uniforme et rapide. Il était bientôt évident que les détails de la propriété du chemin de fer ne seraient pas disponibles aux ingénieurs pendant leur inspection, si celle-ci se faisait avant la venue de la neige. En conséquence il a été nécessaire d'envoyer les ingénieurs à l'inspection des voies avec des données incomplètes. La compagnie nous avait fourni les profils d'une grande partie de la voie; une liste des ponts, des édifices et des rails pour une très petite partie de la ligne, et quelques plans de parcs et de ponts.

Les plans des parcs fournis dans ce temps n'indiquaient pas les limites de l'emplacement de la voie, et un grand nombre des plans fournis étaient inexacts dans les données qu'ils fournissaient. Les profils ne contenaient pas toutes les données qu'on trouve d'ordinaire dans un profil complet de construction, de sorte qu'ils n'ont pas beaucoup aidé les ingénieurs, comme on s'y attendait d'ailleurs.

Aussitôt les profils reçus les sous-ingénieurs ont commencé à faire des estimations-profils de quantités, au moyen de balance. Ils ont aussi estimé à même les profils, la quantité des viaducs en bois, des ponceaux, des tuyaux d'assèchement, et des item de cette sorte. Ces estimations ont été couchées en tableaux et étaient prêts pour les ingénieurs-inspecteurs lorsqu'ils sont revenus au bureau. Les sous-ingénieurs employés dans ce travail ont aidé les ingénieurs de campagne dans la préparation de leurs estimations.

Le 16 octobre les ingénieurs de campagne ont été mis à l'œuvre avec les renseignements qu'on avait en ce moment. Le territoire fut partagé entre six ingénieurs de division, de telle manière qu'on croyait qu'ils réussiraient à terminer l'inspection avant la venue de la neige. On donnait aux ingénieurs chargés de l'inspection des lignes de prairie un bien plus grand parcours à examiner qu'aux ingénieurs chargés des lignes beaucoup plus variées et plus coûteuses dans les montagnes et dans l'est. Un voyage d'inspection générale allant à l'ouest jusqu'à Vancouver fut faite par l'ingénieur-consultant, et l'ingénieur en chef, ainsi que par W. B. Kellett, ingénieur spécial et M. D. O. Johnson, entrepreneur. Quelques-uns des ingénieurs de campagne ont accompagné ce groupe sur une partie du territoire, et une partie de l'inspection détaillée a été faite par ce groupe spécial, entraînant ainsi les ingénieurs de division aux méthodes qu'ils devaient suivre dans ce travail. En plus, ce groupe spécial s'est renseigné soigneusement et a établi des prix pour différentes catégories de main-d'œuvre et différents matériaux. Ces prix étaient le résultat de beaucoup d'étude et ils étaient regardés comme conditionnels seulement, les ingénieurs de division pouvant les modifier selon le besoin qui s'en présenterait, à la lumière des nouveaux renseignements qu'ils obtiendraient.

Les ingénieurs de campagne ont examiné pratiquement toutes les lignes du chemin de fer, faisant toutes les notes détaillées qu'ils pouvaient, au sujet de tous les éléments de la construction. D'après ces notes, supplémentées des profils et des autres données fournies par la compagnie du chemin de fer, ils ont préparé les estimations finales des différents chemins de fer. Nous donnons plus bas les divers item qui entrent dans la construction d'un chemin de fer, classifiés selon la classification utilisée par le comptable du chemin de fer .

Emplacement de la voie.—On a fait des notes générales concernant l'emplacement de la voie, indiquant sa largeur moyenne, et la largeur additionnelle aux stations ou

autres endroits, ainsi qu'une approximation de la valeur des terrains voisins. Plus tard on a modifié ces valeurs selon la nécessité, tel qu'on la voyait d'après des renseignements additionnels cueillis en tout temps et en tout lieu où l'occasion s'offrait.

Dans toutes les villes et cités plus grandes on a fait des enquêtes spéciales sur la valeur des terres, cela après parachèvement de l'inspection générale de la voie, comme à Montréal, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Edmonton et Calgary, ou un ingénieur expert a fait une enquête très soignée tenant compte de la valeur de la propriété voisine, des valeurs imposables, etc. Des résidents de la localité et des marchands d'immeubles furent consultés au sujet de ces valeurs, et grâce à tous ces renseignements on arrivait aux chiffres convenables pour la propriété de la compagnie de chemin de fer. A d'autres endroits importants dont il n'est pas fait mention l'ingénieur de division a suivi la même méthode autant que le temps le lui permettait.

Le montant de l'emplacement de la voie fut en général déterminé comme étant la superficie en acres que donnerait, au mille, la largeur ordinaire de l'emplacement de la voie, plus une allocation pour la largeur additionnelle moyenne aux stations et terminus proportionnée à tout le parcours de chaque voie en question. Lorsque nous avions fini ce calcul nous avons reçu de la compagnie les plans incomplets de l'emplacement de la voie; nous les avons examinés, nous avons calculé notre total ,et les résultats, comparés à notre calcul précédent nous ont montré qu'il y avait de petites différences sans conséquence, et hormis de rares exceptions, nous n'avons pas fait de changements dans notre premier calcul.

Aucune tentative n'a été faite, cependant, ou ne pouvait être faite dans ce laps de temps, en vue de déterminer si la propriété que réclame la compagnie de chemin de fer,, lui appartient réellement. En quelques occasions il a été porté à notre connaissance que la propriété réclamée n'avait pas été dûment transférée à la compagnie de chemin de fer, mais tout porte à croire que ces cas ne sont pas très nombreux. Le principe adopté au sujet de l'emprise de la voie comportait que, pour la compagnie de chemin de fer, le coût de reproduction serait approximativement deux fois le prix par acre de la valeur réelle des terres avoisinantes si ces terres étaient soumises à des fins agricoles ou industrielles, une telle augmentation comprenant le coût d'achat, frais spéciaux pour travaux d'ingénieur ainsi que tous dommages causés ou paiements pour divisions etc. Toutefois, il n'a été pris en considération aucun cas où des terres avaient été concédées à la compagnie de chemin de fer par le gouvernement ou par des particuliers. Dans les cités ou les villes où le prix des terrains est élevé et où ceux-ci s'achètent par lots, nous avons déterminé la valeur par lot, par pieds de frontage ou par pieds carrés —ceci a été fait d'après des méthodes indiquées et expliquées plus haut—et un surplus de 25 pour cent a été appliqué dans la plupart des cas, en y ajoutant certaines allocations faites pour taxes et pour intérêt courant. Aucune surcharge n'a été ajoutée à l'évaluation des terrains telle que déterminée par la méthode indiquée.

Régalage.—Partout où la chose a été possible nous avons obtenu le chiffre des quantités d'après l'estimation préparée au moyen d'un profil corrigé par les ingénieurs-arpenteurs. Dans les territoires difficiles, tels que les canyons du Fraser et dans les montagnes, cas où les quantités pour chaque coupe et remblai étaient indiquées sur le profil, l'ingénieur-arpenteur a parcouru lentement le territoire et déterminé dans chaque cas, au moyen de méthodes aussi précises que possible, si le chiffre des quantités données était raisonnable et, dans ce cas, ces quantités étaient acceptées. Cependant, nous avons fait tous les efforts possibles pour arriver à une classification approximative et déterminer, aussi exactement que possible, si les travaux comportaient la prise de terre pour remblai en dehors de la voie ou bien la coupe ou remblai, ceci demandant le charroyage au loin, ou encore si le remlai avait été fait par wagons. L'emplacement des sablonnières ou fosses à gravier a été noté, autant que possible; il en a été ainsi de la pente naturelle du terrain aux coupes, afin de permettre la préparation des quantités estimatives d'après un profil à tracé simple. Nous avons aussi pris des

notes touchant le parcours de la ligne demandant des travaux de nettoyage et d'essouchement.

Tunnels.—Nous avons apporté une attention toute spéciale à chaque tunnel pour savoir s'il y existait quelque chose de particulier. Nous avons dans chaque cas obtenu tous les renseignements désirés vu qu'il n'y a qu'un petit nombre de tunnels sur cette ligne.

Ponts, ponts à chevalets, ponceaux.—Les ingénieurs-inspecteurs ont pris des notes touchant tous les ponts et les ponceaux; ces données ont été complétées plus tard par des renseignements fournis par la compagnie de chemin de fer. Les longueurs exactes furent calculées d'après les profils. Les ingénieurs-arpenteurs n'ont pas tenu compte des petites ouvertures telles que tuyaux d'égouttement, caissons, etc. Ceux-ci furent tous calculés d'après les profils.

Il nous était nécessaire d'ajouter une méthode pratique pour déterminer la quantité des matériaux dans les ponts de bois, parce qu'aucun renseignement n'a été obtenu quant à la longueur des pilotis, dans le cas des ponts en pilotis, et parce que le temps ne permettait pas la prise de détails complets sur chaque pont, même si les renseignements suffisants avaient été à notre portée et avaient permis une estimation ainsi détaillée. Nous avons adopté une formule par laquelle nous avons pu déterminer le chiffre des quantités dans la construction des ponts en bois; celle-ci étant basée sur des plans réglementaires et renseignements détaillés touchant les quantités totales de plusieurs ponts, ces renseignements étant fournis par la compagnie de chemin de fer. Dans la plupart des cas nous avons donné les quantités se rapportant aux ponts en acier, mais ces chiffres furent vérifiés en les comparant avec des diagrammes préparés à cet effet. Le coût de la maçonnerie des ponts a été déterminé d'après des plans soumis par la compagnie, mais ces plans n'étaient pas complets et il a fallu préparer une quantité théorique générale pour une pile ou une culée de la hauteur approximative telle que déterminée par le profil.

Dans ces calculs nous nous sommes efforcés d'être aussi justes que possible, et si notre estimation n'est pas précise sous ces rapports, c'est grandement parce que la compagnie de chemin de fer ne nous a pas fourni à temps les données et renseignements nécessaires à de tels calculs. Nous avons calculé le coût des travaux de fondation, tels que bâtardeaux, système de pompage, creusage en terrains humides, etc., d'après un certain pourcentage du coût des travaux de maçonnerie. Ce pour-cent fut établi d'après une étude soignée du coût d'un grand nombre de ponts, pour lesquels il a été possible de nous procurer le coût des fondations ,sur cette ligne ainsi que sur d'autres voies ferrées et dans d'autres travaux de même nature. Le court espace de temps à notre disposition demandait des méthodes de précision telles que celles-ci, et si dans certains cas le résultat obtenu n'est pas exact ou laisse à désirer, nous le répétons, ce sera grâce à la négligence de la compagnie de chemin de fer qui ne nous a pas fait tenir à temps les plans et données nécessaires.

Voie ferrée.—L'évaluation des quantités des divers item compris dans la voie ferrée est basée sur les notes des arpenteurs montrant le nombre de traverses par longueur de rail, le poids du rail, la nature des attaches et la somme moyenne de ballast par mille de voie. La longueur des voies auxiliaires a été déterminée d'après des notes soumises par la compagnie de chemin de fer et dirigées par l'ingénieur-inspecteur. La proportion de la longueur totale des voies auxiliaires sur une ligne donnée, par rapport à la longueur de la voie principale, est déterminée et ce pour-cent de traverses, rails et attaches, est ajouté au total représentant un parcours d'un mille de voie principale, ce qui permet d'allouer pour toute différence qu'il pourrait y avoir dans le poids des rails des voies auxiliaires. Le nombre de cœurs d'aiguillage et de voies d'évitement a été déterminé par le nombre de voies de passage et voies auxiliaires et autres notées par l'ingénieur-arpenteur, ainsi que d'après des plans de cour vérifiés par le

dit ingénieur. Ce n'est que dans un petit nombre de cas que l'ingénieur-inspecteur a pu se procurer les plans de cour; dans le territoire central il leur a été impossible de trouver ces plans, et on a découvert que le nombre de ces plans donnés à notre rapport est inférieur à celui que donne aujourd'hui la compagnie de chemin de fer. Encore un cas où la compagnie ne nous a pas fourni à temps les documents et renseignements nécessaires.

Le nombre des outils servant à la construction d'un chemin de fer est évalué d'après la base d'un équipement par environ huit milles de voie. Nous avons, sur réception de plus amples détails, varié quelque peu de cette base de calcul, mais en général ces détails ne nous ont pas été fournis et l'article ne valait pas la peine d'y attacher une si grande importance.

Clôturage.—L'ingénieur-inspecteur a pris note de toutes les clôtures le long de la ligne ainsi que de la nature de ces clôtures. On a aussi dressé un état approximatif des paraneige disponibles; à l'époque de l'inspection ces paraneige étaient entassés le long de la voie mais non montés. En général, les estimations que nous avons faites de cette manière s'accordent assez bien avec les données et détails fournis plus tard par la compagnie de chemin de fer. Le nombre de fosses à bestiaux fut déterminé par le nombre de passages à niveau et noté par l'ingénieur-inspecteur.

Passages à niveau et signaux.—Le nombre de passages à niveau et de ferme a été noté par l'ingénieur-inspecteur, et le nombre de madriers de chaque passage a été déterminé d'après certaine règle approuvée relativement à chaque passage. Quant au nombre de signaux, il a fallu s'en tenir arbitrairement au nombre de passages à niveau, de ponts, de milles de longueur, etc.; cette conclusion est tirée du fait que nous avons remarqué qu'en général le nombre de signaux est assez uniforme. Quand l'ingénieur-inspecteur a remarqué que ces signaux n'existaient pas à certains endroits il en a pris bonne note et ils furent retranchés de la liste.

Installation d'enclenchement.—L'ingénieur-inspecteur a pris bonne note de chaque système d'enclenchement avec sa nature et ses particularités. Il a été remarqué que ces installations étaient à peu près les mêmes partout. Les notes touchant ces installations ont toutes été prises de la même manière; les seules modifications se rapportant à l'angle du croisement et type du cœur d'aiguillage. Les résultats de ces inspections ont été dans la suite vérifiés au moyen des renseignements fournis par la compagnie.

Lignes télégraphiques et téléphoniques.—L'ingénieur-inspecteur a pris à ce sujet des notes et renseignements précis, y compris le nombre de poteaux par mille, le nombre de fils télégraphiques soit de fer ou de cuivre, et autres détails particuliers. A ceci nous avons ajouté une somme arbitraire de dix pour cent pour les instruments et appareils, etc., ceci étant basé sur expérience antérieure et sur des détails estimatifs plus précis, comprenant non seulement les appareils et les piles sèches mais aussi les piles distributives placées aux têtes de ligne, les tableaux de distribution et tous autres appareils spéciaux, câbles spéciaux à certaines gares, fils supplémentaires, etc.

Gares et accessoires.—Les arpenteurs-ingénieurs ont pris bonne note de tous les édifices appartenant aux gares, rangeant ceux-ci dans leurs catégories respectives et notant toutes particularités observées. Ils ont aussi pris note de tous autres bâtiments appartenant au chemin de fer tels que remises à outils, maisons, etc. La compagnie de chemin de fer a soumis des états soigneusement préparés indiquant tous les bâtiments existant le long des lignes; ces états nous ont permis dans certains cas de corriger quelques omissions apparentes dans nos notes et de vérifier nos données. Cependant, les listes que nous a fait parvenir la compagnie de chemin de fer nous sont arrivées si tard (vers le 1er février) qu'elles ne nous ont pas été d'une si grande aide que si elles nous avaient été remises au cours de l'inspection. Le coût des divers types de structure dans les différentes parties du pays, a été évalué par un homme d'expérience en

matière de construction; cette évaluation a été faite sur une base plutôt libérale à cause du manque de renseignements touchant les fondations, régalage, fini intérieur, appareils de chauffage ainsi que l'ameublement et les accessoires. Depuis la préparation de ces notes d'évaluation, la compagnie de chemin de fer nous a fait tenir des données relativement à ces structures, et nous avons remarqué que notre évaluation était de 10 à 25 pour 100 plus élevée que celle de la compagnie; toutefois, il est possible que les chiffres de la compagnie ne contiennent pas toujours les détails nécessaires sur le transport des marchandises, surveillance, etc., et, en plus, dans plusieurs cas, leurs chiffres sont basés sur le coût primitif, et la plupart de ces bâtiments ont été construits à une époque où les matérriaux et la main-d'œuvre n'étaient pas aussi dispendieux qu'immédiatement avant la guerre; ainsi, on croit que les prix cotés dans notre évaluation doivent être nécessairement plus élevés que ceux fournis par la compagnie de chemin de fer. Ces remarques s'appliquent aussi aux édifices du bureau-chef, aux postes de prise d'eau, aux remises à charbon et aux diverses constructions. On a examiné soigneusement et d'une manière indépendante les grandes stations dispendieuses, et dans la plupart des cas l'on a soumis des plans détaillés à l'ingénieur-architecte qui les a soigneusement étudiés.

Usines, postes de prise d'eau, remises à charbon, etc.—Les ingénieurs-arpenteurs ont fait une inspections soignée de ces bâtiments et structures diverses; ils en ont noté l'emplacement, la nature, et ils en ont pris assez de notes pour nous permettre d'en faire l'évaluation juste du coût. Ceci s'applique encore aux structures de tout genre. Dans les grandes cours, dans les têtes de lignes de ville, où les bâtiments sont nombreux et divers, l'inspection a été faite à pied en prenant tout le temps nécessaire à la prise de données précises touchant toutes les structures.

Machines d'usine et outils.—Nous n'avons obtenu que peu de renseignements touchant les machines d'usine. Au mois de novembre dernier nous avons demandé aux employés de chemin de fer de nous faire parvenir les renseignements nécessaires sur ces machines, mais jusqu'aujourd'hui ils ne nous ont renseignés que sur quelques cas. Lorsque la compagnie de chemin de fer nous a fait parvenir certaines données, et lorsque ces données ont été jugées approximativement exactes par notre ingénieur-inspecteur, les chiffres ainsi soumis ont été adoptés. Dans bien des cas au cours de notre inspection dans l'Ouest, surtout lorsqu'il n'y avait pas moyen d'obtenir des renseignements précis, nous avons accepté une somme arbitraire comme coût approximatif de cet item.

Bassins et quais.—Nous avons peu de chose à insérer sous ce titre. Les bassins et quais ont été inspectés par notre ingénieur qui en a relevé tous les renseignements nécessaires; aussi, nous avons préparé une évaluation d'après les plans soumis par la compagnie de chemin de fer et vérifiés par nos ingénieurs.

MÉTHODE D'ÉVALUATION.

Notre évaluation du coût comprend deux choses: la quantité de chaque item et le prix d'unité. Les quantités ont été déterminées d'après la méthode indiquée et expliquée plus haut.

Pour déterminer nos prix d'unité, nous sommes allés à bien des sources de renseignements; nous avons consulté les entrepreneurs qui ont contribué à la construction de cette ligne ainsi qu'à celle d'autres voies ferrées, les opinions d'hommes expérimentés en matière de construction de chemin de fer, les chiffres qui ont servi à d'autres évaluations et à d'autres rapports, en faisant toujours la part nécessaire au site, à la géographie du pays, à la nature de l'entreprise ,etc. Les fonctionnaires du chemin de fer ne nous ont fait tenir, au moment où nous en avions le plus besoin, que peu de renseignements de cette nature, malgré le fait qu'on leur ait demandé bien des fois de

nous faire parvenir les informations nécessaires. Les données touchant le prix d'unité, et dont on s'est servi en les modifiant quelque peu, sont annexées au rapport à titre d'appendice. L'ingénieur en chef a donné une étude soignée à la préparation de ces données qui ont été vérifiées et comparées à toutes les données en mains, discutées avec plusieurs des aides les mieux qualifiés dans la matière et finalement approuvées par l'ingénieur consultant en charge. Dans le cas où, de l'avis de l'ingénieur divisionnaire, il importait de modifier un peu les prix généraux, on a permis à celui-ci de faire ce changement, non sans l'approbation, toutefois, de l'ingénieur en chef. Il est probable que les prix donnés soient en contradiction, sur certaines lignes ou dans quelques localités, avec les prix payés; mais il semble qu'il soit préférable, pour l'uniformité et la stabilité, de se baser sur les prix qui au préalable ont été considérés justes et raisonnables, nonobstant ces différences.

Dans le but d'adopter une méthode capable de hâter les résultats, et, en même temps, une méthode par laquelle on pouvait faire des comparaisons faciles et éviter la possibilité de commettre des erreurs, nous avons décidé de préparer une évaluation de chaque ligne en particulier d'après la distance en milles et alors cette unité de valeur, appelée pour les besoins du moment, unité typique, fut appliquée au milage exact de la ligne en question. Il était possible de fixer le chiffre du coût de plusieurs item sur un parcours par mille. Dans le cas où la chose était impossible, comme dans le régalage, la construction des tunnels, des ponts, des gares, etc., nous avons fixé une somme totale pour la ligne et ce total divisé par le nombre de milles du service nous a donné la moyenne du coût par mille qui figure sous le titre "Unité typique" et dans la même classification qui comprend les autres item premièrement fixés pour le parcours d'un mille; ainsi nous avons déterminé le chiffre propre par mille pour chaque ligne. Les voies auxiliaires ont été considérées comme représentant un certain pourcentage du total et, dans chaque cas, ce pourcentage additionnel d'un mille de parcours a été pris en considération pour tous les item relevant de la voie, en faisant toujours la part, lorsque nécessaire, d'une différence quelconque dans le poids des rails sur les voies auxiliaires. Deux item arbitraires ont été ajoutés aux item mesurables tombant sous une ou l'autre des trente différentes classifications de comptabilité et sont: (a) maintien et travaux temporaires au cours de la construction; (b) solidification et adaptation ou construction différée. Le premier de ces item a été évalué à $250 par mille, ceci étant basé sur les chiffres qui ont servi à d'autres évaluations et estimations théoriques de ce coût. Au sujet de l'item (b), on a généralement considéré que ceci représentait $200 plus un trentième du coût de régalage, parce que ces item se rapportent aux voies et sont généralement les mêmes par mille; ils comprennent aussi les item touchant le régalage et le drainage qui varient selon la somme de régalage ou de drainage fait. Ce chiffre a été réduit dans des cas où très peu de ce genre de travail a été fait et pour les endroits où l'état actuel de la voie laisse à désirer sous ce rapport; dans certains cas on l'a complètement mis de côté, comme dans la construction de nouvelles lignes.

L'unité typique pour une ligne ayant été ainsi dressée, multipliée par le nombre de milles du parcours, nous donne la valeur fondamentale de la dite ligne, à laquelle valeur sont ajoutées les surcharges sur une base de pour-cent, donnant ainsi l'estimation finale du coût de mise en bon état de service.

Le sommaire estimatif pour chaque ligne est déposé sur une carte à l'endos de laquelle sont inscrits le total des terres et intérêts séparément, ainsi que la somme de dépréciation. Ces cartes, au nombre d'environ 125, donnent, en résumé mais d'une manière complète, tous les renseignements relativement à la totalité du réseau; elles sont indexées et mises en dossiers dans une boîte spéciale.

GÉNÉRAL.

L'inspection de la voie ferrée a débuté le 16 octobre 1916 et fut terminée le 24 décembre 1916, bien que nous ayons continué jusqu'au premier mars dernier les en-

quêtes au sujet de la valeur des terrains. Pendant la durée de cette inspection, les sous-ingénieurs ont travaillé au bureau principal aux estimations des quantités d'après les profils, régalage et pontage, de sorte que lorsque les ingénieurs-arpenteurs sont revenus au bureau chef, ces item, pour la plupart au moins, étaient près à leur être soumis. Le travail que comportent la détermination de l'unité typique pour chaque ligne séparément, et l'estimation de chaque particularité, a été fait dans environ six semaines, soit du premier janvier au 15 février. Depuis cette dernière date la tâche a largement consisté dans la consolidation, la revue, la vérification et l'étude détaillée de quelques item spéciaux et d'importance capitale.

La compagnie de chemin de fer a envoyé au bureau, des représentants pour faire la comparaison de nos résultats avec ses chiffres, et pour y discuter des matières au sujet desquelles il existait des différences considérables. Jusqu'au 22 février dernier, la compagnie de chemin de fer n'a soumis aucun état touchant le coût original et total des lignes de chemin de fer, si ce n'est que pour une ou deux lignes à l'est de Port-Arthur; il est facile de constater qu'il nous a été impossible d'établir des comparaisons relativement au coût, à l'exception de quelques item spéciaux. Maintenant, que le travail est pratiquement terminé, il semble que la compagnie de chemin de fer soit disposée à soumettre des états touchant le coût de la plupart de ses lignes. Il est difficile à l'heure actuelle de prédire le résultat des comparaisons qui pourront être établies entre nos données et celles de la compagnie. Au cours de février dernier, la compagnie de chemin de fer nous a soumis plusieurs états, couvrant approximativement deux tiers de ses lignes et qui donnent les quantités de la plupart des item mesurables; Toutefois, ces états n'indiquent aucun prix d'unité ou coût original. On y voit que les surcharges; les terrains et autres item sont tous compris dans une somme globale. Pour quelques-unes de ces lignes nous nous sommes servis des mêmes prix d'unité que ceux qui avaient fait la base de notre estimation première; ainsi nous avons fait une estimation complète en faisant servir à cette fin l'état incomplet soumis par la compagnie. Au moyen de comparaisons faites de cette manière, nous avons trouvé que les différences entre les estimations étaient en général très minimes; par ces comparaisons nous entendons l'étude de l'estimation présentée par la compagnie de chemin de fer, la déduction de son item d'escompte et celui de l'intérêt, et puis l'application du même montant d'intérêt que celui ayant servi à notre estimation. En général, les item suivants sont plus élevés dans l'estimation de la compagnie que dans la nôtre, que ces item soient exprimés en dollars ou en quantités; terrains, pièces à chevalets, aiguillages, barrières pour passages de fermes, rails, traverses, attaches, ballast et intérêt. Par ailleurs, nos estimations sont généralement plus élevées que celles soumises par la compagnie de chemin de fer en ce qui se rapporte au régalage, aux bâtiments et à la construction. Nos chiffres les plus élevés touchant le régalage, ainsi que nos plus basses données se rapportant aux pièces de ponts à chevalets, s'expliquent par le fait qu'un grand nombre de ces lignes ont été remblayées depuis la date à laquelle les calculs de la compagnie ont été faits, lesquels, pour la plupart, se rapportent à la construction. La baisse de nos chiffres en matière de rails, traverses, etc., est due au fait que la compagnie a inséré les embranchements dans ses estimations; généralement nos données sur les voies auxiliaires sont un peu moins élevées que celles soumises par la compagnie de chemin de fer. Bien que la différence dans la question du ballast ne soit pas très prononcée, nous croyons que les chiffres soumis par la compagnie de chemin de fer ne sont que des estimations, et que ladite compagnie ait été par trop libérale dans la préparation de ces données estimatives; au moins, nos ingénieurs sont d'avis que la somme de ballast sur ces lignes, telle qu'indiquée par la compagnie de chemin de fer, est de beaucoup trop considérable. Il est possible qu'à une époque antérieure la compagnie ait pu déposer sur ses lignes la somme de ballast qu'elle prétend y avoir employé, mais il est certain que ce ballast a disparu en partie avec les années, s'étant incorporé pour ainsi dire dans le remblai de la voie, et dans ce cas nous l'avons inséré dans notre item de "solidification".

CONCLUSION.

Je dois mes remerciements à sir Henry Drayton, pour les renseignements et l'assistance qu'il nous a accordés, ainsi que pour l'intérêt qu'il a toujours porté à notre étude; je dois aussi remercier le personnel des ingénieurs et des aides pour leur travail efficace et leur dévouement. Le ministère des Chemins de fer et Canaux nous a procuré les services d'un ingénieur-inspecteur qui nous a fourni beaucoup de renseignements au sujet des coûts d'unité et des coûts de certaines lignes; nous lui devons également nos remerciements pour ses bons services.

Votre tout dévoué,

WILLIAM H. CHADBOURN.

Prof. G. F. SWAIN,
En charge de la Commission d'Enquête
dans l'Evaluation des chemins de fer et du Transport,
Ottawa, Ont.

Notes comparatives des valeurs physiques des chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien entre Kamloops et Vancouver.

J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant établissant la comparaison des lignes du *Canadian-Northern* et celles du Pacifique-Canadien entre Kamloops et Vancouver.

L'inspection de cette partie du *Canadian-Northern* et du Pacifique-Canadien qui s'étend entre Kamloops et Vancouver, a été faite du 30 octobre au 3 novembre 1916, et du 15 au 17 décembre 1916, respectivement.

Nous avons fait l'inspection détaillée de cette partie du chemin de fer *Canadian-Northern* au moyen d'une voiture à moteur sur rails, ce qui nous a permis d'arrêter au besoin. Nous avions en mains des profils complets avec force détails touchant les quantités de matériaux et notes sur d'autres item.

La voie du Pacifique-Canadien fut inspectée de l'arrière des convois réguliers. Les profils en mains contenaient des renseignements étendus sur la voie ferrée, etc., mais n'indiquaient aucune quantité de matériaux relativement au régalage et aux ponts.

Base de comparaison.—Dans la comparaison des routes, on a exclu les propriétés sises aux têtes de ligne, les cours, les quais, etc., à Port-Mann et à Vancouver, ainsi que les propriétés et les cours appartenant aux deux compagnies de chemin de fer et situées à Kamloops.

A North-Bend où le Pacifique-Canadien est propriétaire d'un hôtel et de presque tous les édifices de la ville, l'on ne prit en considération que la cour de la gare et les bâtiments appartenant strictement au service du chemin de fer.

Ligne du P.-C.—A partir de Kamloops en allant vers l'ouest, la voie ferrée du Pacifique-Canadien suit le côté sud du fleuve Thompson jusqu'à la jonction de celui-ci avec le fleuve Fraser, c'est-à-dire jusqu'à Lytton; d'ici, et sur un parcours de six milles, elle longe le Fraser sur le côté sud, puis le traverse pour le suivre du côté nord jusqu'à un point situé à près de 24 milles de Vancouver. Ensuite, en longeant le bras sud de l'anse de Burrard, elle atteint Port-Moody qui était autrefois son terminus. De Port-Moody à Vancouver elle suit la rive sud de l'anse Burrard.

Le tracé du chemin de fer Pacifique-Canadien décrit un grand nombre de courbes dont le maximum d'intensité est de 11° 30″; cependant ce maximum de courbe n'est atteint qu'à certains endroits.

A Kamloops la voie est de 1,050 pieds plus élevée qu'à Vancouver, et bien que le tracé longe une ligne de partage des eaux, il s'y trouve néanmoins plusieurs pentes

contraires en direction de l'ouest portant une chute maximum de 1·1 pour 100 sans retour, tandis qu'en direction de l'est la pente maximum est de 1·3 pour 100 et non compensée.

Ligne du C.-N.—La ligne du *Canadian-Northern* de Kamloops en allant à l'ouest suit celle du Pacifique-Canadien, longeant les fleuves Thompson et Fraser jusqu'à son terminus.

A Kamloops, la ligne du C.-N. après avoir traversé le fleuve Thompson-Nord, suit le fleuve Thompson-Principal qu'elle traverse et retraverse sept fois avant d'atteindre l'endroit où ce fleuve se joint au Fraser, soit à Lytton où la voie ferrée se trouve sur le côté sud.

Lorsque le *Canadian-Northern* suit le côté sud du fleuve, c'est-à-dire le même côté que longe la voie du Pacifique-Canadien, il se trouve entre cette voie et le fleuve et à un niveau d'élévation quelque peu inférieur.

A un demi-mille à l'ouest de Lytton le C.-N. traverse le fleuve Fraser pour en suivre la rive nord sur un parcours de cinq milles, après quoi il opère une nouvelle traversée du fleuve à haute élévation et au-dessus des voies du Pacifique-Canadien lorsqu'il a franchi la rive du fleuve. C'est immédiatement en aval de cet endroit que le Pacfique-Canadien traverse à son tour sur le côté nord du fleuve, et d'ici en allant vers l'ouest le *Canadian-Northern* suit la rive sud du fleuve jusqu'à Port-Mann, tandis que le Pacifique-Canadien en longe la rive nord.

Port-Mann est le terminus de la route qui est la propriété du *Canadian-Northern,* mais cette dernière compagnie détient un droit de passage sur la voie du "Great Northern" ainsi que sur le pont national qui traverse ici le fleuve Fraser à sa jonction et se sert de la gare du "Great Northern" à Vancouver.

La compagnie du *Canadian-Northern* est actuellement à construire à Vancouver une gare avec cours de service attenantes; cette gare ne sera pas terminée avant quelque temps encore. Aucun arrangement n'a encore été conclu au sujet de sa propre voie entre Port-Mann et Vancouver.

Le tracé de cette ligne, tout en décrivant presque autant de courbes que celui du Pacifique-Canadien, porte une courbure beaucoup moins considérable avec un angle de courbe total moins prononcé. Le maximum de courbe est de huit degrés.

Du côté de l'ouest il n'y a pas de rampes adverses si ce n'est que quelques petites pentes raides qui peuvent bien ne pas être prises en considération. En allant vers l'est la rampe maximum est de 0·40 pour 100 avec compensation.

En général le terrain traversé par ces deux lignes est à peu près le même.

Comparaison générale des lignes. — Aux endroits où ces deux lignes suivent chacune son côté du fleuve, en général, les travaux de construction ont exigé les mêmes quantités de matériaux pour les mêmes tracés et les mêmes lignes d'inclinaison, bien qu'à certains endroits une d'elle se trouve sur un plateau, ce qui demande moins de matériaux de construction que celle de l'autre côté du fleuve. Cet état de choses est renversé à d'autres endroits, et , par conséquent, les deux voies s'égalisent quant à la somme de matériaux de construction.

Les deux lignes couvrent à peu près le même parcours sur terrain plat où les travaux de régalage sont peu considérables.

Le *Canadian-Northern* suivant le fleuve Thompson, où il se trouve du même côté que le Pacifique-Canadien, traverse le fleuve au moyen d'un pont évitant ainsi beaucoup de travaux de régalage; ce pont lui donne accès au côté le plus facile du fleuve.

Comparaison générale des emprises.—Le tracé général du *Canadian-Northern* avec ses courbes moins prononcées a exigé pour cela que son emprise entrât plus avant dans le versant de la colline, ce qui a demandé plus de régalage que s'il avait été placé plus près du fleuve avec les courbes aiguës que nous trouvons dans la voie du Pacifique-Canadien. Aussi, ce qui a rendu l'entreprise plus coûteuse c'est l'absence de rampes

adverses et une ligne d'inclinaison moins forte que celles que nous trouvons sur la ligne du Pacifique-Canadien.

A l'exception de quelques caissons en bois, trois petits pontages sur chevalets et quelques ponceaux en bois, la voie du Pacifique-Canadien repose maintenant sur un lit permanent dont la structure est d'acier, de béton ou de maçonnerie en pierres.

Le *Canadian-Northern* a beaucoup de ponts à chevalets de bois, quelques caissons et ponceaux en bois.

Tableau d'unité typique.—Nous avons annexé à ce rapport un tableau d'unité typique pour chaque ligne montrant la valeur de chaque item valable par mille.

Prix d'unité.—En préparant l'évaluation de chaque ligne, et là où les item étaient de même nature, nous avons fait servir pour les deux des prix d'unité égaux, et dans les cas où les item étaient différents nous avons basé les prix sur les conditions égales.

Longueur des lignes.—En comparaison, les lignes ont les longueurs suivantes: le *Canadian-Northern,* 243·7 milles; le Pacifique-Canadien, 250·5 milles.

Le Pacifique-Canadien s'étend de la gare de Kamloops à la gare de Vancouver. Le *Canadian-Northern,* de Kamloops à Port-Mann à la jonction du fleuve Fraser, qui se trouve le terminus de cette voie opérant ici une jonction avec la route du gouvernement canadien, passant sur le pont qui traverse le fleuve Fraser à New-Westminster. Il y a 14.0 milles de cet endroit à Vancouver par la voie du "Great Northern", ce qui fait une distance de 257·7 milles entre Kamloops et Vancouver par la voie du *Canadian-Northern.*

Le chemin de fer *Canadian-Northern* a 22.55 milles, ou 9.25 pour 100, de voie provisoire, tandis que le Pacifique-Canadien en a 50.76 milles ou 20.26 pour 100, et 89.97 milles, ou 35·93 pour 100, de voie double, dont 8 milles partant de Kamloops et 81 milles, de Vancouver.

Emplacement de la voie et des gares.—Les deux ont à peu près la même étendue, mais celui du Pacifique-Canadien vaut probablement davantage, le territoire contigu étant plus développé; nous avons accordé, par conséquent, 10 pour 100 de plus au Pacifique-Canadien.

Nettoyage et essartement.—Ces item sont les mêmes pour les deux voies, la nature du terrain boisé étant identique.

Excavation et remblayage.—Comme nous n'avons pas les quantités réelles payées pour le Pacifique-Canadien, la comparaison a été établie avec le Canadian-Northern, dont la moyenne est de 81,600 verges cubes par mille.

Divisant le terrain en trois classes quant au régalage, léger, fort et très fort, et supposant que les deux voies traversent le même percentage de chacune, et que dans chaque cas, pour les voies simples, le nombre de verges par mille de régalage léger et fort est le même, mais que le régalage très fort sur le Pacifique-Canadien n'est que les deux tiers du nombre de verges par mille sur le *Canadian-Northern,* et que les voies doubles du Pacifique-Canadien égalent 110 pour 100, en quantités, de régalage fort et les voies provisoires 125 pour 100, en quantités, de régalage léger, nous avons à peu près les mêmes quantités par mille, savoir:—

Classe de réglage pour les terrains traversés.	Chemin de fer Canadian-Northern			Chemin de fer Pacifique-Canadien.		
	Percentage de voie.	Verges par mille de voie simple.	Nombre de verges cubes.	Percentage de voie	Verges par mille de voie simple.	Nombre de verges cubes.
Léger	15	16,000	2,400	15	16,000	2,400
Fort	25	48,000	12,000	25	48,000	12,000
Très fort	60	109,000	65,400	60	72,600	43,600
	100		79,800	100		58,000
Voie double	....	....	....	36	52,800	19,000
Voie provisoire	9	20,000	1,800	20	20,000	4,000
			81,600 verges cubes par mille.			81,000 verges cubes par mille.

Mur de soutènement et encoffrement.—Pour le chemin de fer Canadian-Northern, 12 pour 100 de cet item, ou $35 par mille, est pour encoffrement en bois, et la balance pour mur de soutènement en maçonnerie sèche ou en béton. Cet item sera augmenté de beaucoup lorsque l'on aura remplacé les tréteaux en bois actuels par des ouvrages permanents.

Le montant pour le Pacifique-Canadien est très élevé vu que la voie a été construite "dans les airs" au lieu de la placer dans le flanc de la montagne, 5 pour 100 du montant, ou environ $200 par mille, est pour l'encoffrement; ces encoffrements sont pour la plupart des encoffrements guides placés sur la rive pour empêcher le courant de battre cette dernière, T.U. (5).

Tunnels.—Le Pacifique-Canadien a, en tout, vingt- neuf tunnels, vingt-huit traversent le roc solide, l'un d'eux étant un tunnel parallèle pour voie double; six sont doublés de béton ou de maçonnerie et deux de bois. L'un est un tunnel dans la terre, doublé de maçonnerie et de béton. La longueur totale des tunnels est de 10,629 pieds.

Il y a trente-quatre tunnels sur le Canadian-Northern, deux dans la terre, doublés en bois, et les autres dans le roc solide; sept de ces derniers sont complètement doublés en bois, et huit doublés en partie seulement avec les mêmes matériaux. La longueur totale est de 19,464 pieds, ou 83 pour 100 de plus que le Pacifique-Canadien. T.U. (6).

Ponts.—Le Canadian-Northern a 10,668 pieds de ponts d'acier, tous sur piles et culées en béton, 640 pieds de travées en bois à fermes Howe sur pilotis et jetées d'encoffrement. Ces ponts se trouvent surtout aux passages des fleuves Thompson et Fraser; il y a neuf pasages en tout.

Les ponts en acier du Pacifique-Canadien donnent une longueur totale moindre que ceux du Canadian-Northern, leur longueur étant de 7,882 pieds linéaires; la plupart reposent sur piles et culées en maçonnerie, quelques-uns seulement ayant une substructure en béton; plus de la moitié sont des structures pour voie double. Il y a un passage du fleuve Fraser, mais la structure la plus considérable est un pont de treize travées pour voie double avec travée tournante, sur la rivière Pit. En outre des ponts en acier, il y a trois voûtes en pierre avec travée de 81, 54 et 30 pieds respectivement.

Voie sur piliers.—Il y a 31,380 pieds de voie sur piliers sur le Canadian-Northern, la plus grande partie à travers de petits ravins; une partie est ce que l'on appelle "grasshappers" que l'on remplacera définitivement par un remblai avec mur de soutènement.

C'est là l'item principal qui diminue la permanence de la voie du Canadian-Northern, si on la compare au chemin de fer Pacifique-Canadien, et, pour pouvoir la comparer favorablement avec cette dernière voie, il faudrait augmenter considérablement l'item des murs de soutènement et augmenter de plus les ponts en acier.

Sur le Pacifique-Canadien, les voies sur piliers forment un item insignifiant, ne comprenant que cinq petites structures d'une longueur totale de 585 pieds linéaires; trois d'entre elles sont construites de bois et de piles créosotés.

Ponceaux.—La moitié environ de cet item, sur le Canadian-Northern, est pour des aqueducs dallés en cèdre pour les petits ocurs d'eau. La balance est pour ponceaux et tunnels en béton dans le roc solide, sous la voie, pour cours d'eau plus considérables. Cet item, pour être comparé au Pacifique-Canadien, quant à la permanence, devrait être de beaucoup augmentée, un peu en remplaçant les ponceaux en bois, mais sur tout par le drainage où quelques-uns des tréteaux actuels seraient remblayés.

Environ 7 pour 100 de l'item des ponceaux, sur le Pacifique-Canadien, est pour les aqueducs dallés en bois, plusieurs coffres à ballast, et quelques-uns sont des ponceaux dans la halle aux déblais. Une grande partie du drainage se fait au moyen d'arches en pierre ou en béton; il y a bon nombre de ponceaux à claire-voie en béton à part les aqueducs dallés en pierre et en béton et des ponceaux tubulaires en béton, en fer et en tuile.

L'item total pour les ponts, comprenant les ponts proprement dits, les voies sur piliers et les ponceaux, est plus considérable sur le Canadian-Northern à cause du nombre de cours d'eau importants que cette voie traverse et qu'il faudra au besoin augmenter.

T. U. 7-8-9-10 et 12.

Les item pour traverses, rails, cœurs et aiguilles, les boulons et le posage de la voie, que l'on peut tous mentionner dans le même paragraphe, sont plus élevés sur le Pacifique-Canadien, à cause surtout des 36 pour 100 de voie double et 10 pour 100 de voie provisoire, mais aussi à cause du fait que 75 pour 100 des rails de la voie principale de ce chemin de fer sont de 85 livres et le reste de 80 livres, tandis que ceux du Canadian-Northern sont tous de 80 livres. La voie provisoire du Pacifique-Canadien est une voie dont les rails sont de 56 ou de 60 livres, tandis que ceux de la voie du Canadian-Northern sont presque tous de 80 livres.

T.U. (11).

Sur le Canadian-Northern, il y a autant de verges de ballast par mille que sur le Pacifique-Canadien, mais ce dernier est augmenté considérablement par la longueur plus considérable de voie provisoire et par 80 milles de voie double à ballast de roc.

T.U. (13).

Le Pacifique-Canadien a un outillage plus complet.

T.U. (14).

Environ 50 pour 100 des deux voies est clôturé, mais le Canadian-Northern a quelques barrières de plus, ce qui grossit le montant.

T.U. (15).

Le Pacifique-Canadien a plus de passages et d'écriteaux parce qu'il possède trois passages inférieurs de routes tandis que le Canadian-Northern n'en a pas.

T.U. (16).

Quant aux enclenchements et autres appareils avertisseurs, le Canadian-Northern a un croisement oblique avec installation d'enclenchement avec le *British Columbia Electric Railway* et le Pacifique-Canadien est le chemin de fer plus ancien relativement au seul passage à niveau avec le chemin de fer Great-Northern.

T.U. (17).

Le Pacifique-Canadien a trois ou quatre croisillons pour sa ligne télégraphique avec de 11 à 29 fils de fer et deux fils de cuivre, tandis que le Canadian-Northern n'a qu'un croisillon avec 2 fils de fer.

T.U. 18-19-20-21-22-23-31.

Les édifices et les diverses structures sur le Pacifique-Canadien sont en quelque sorte plus complètes et plus nombreuses vu qu'il y a plus de gares et autres constructions particulières.

Les travaux d'entretien et provisoires pendant la construction sont les mêmes pour les deux voies, mais la solidification et l'adaptation sur le Pacifique-Canadien étant plus avancées, leur évaluation est plus élevée.

Dépenses indirectes.—Si, pour établir le coût de reproduction, on considère que les conditions de construction sont les mêmes, les dépenses indirectes n'ont pas besoin d'être comparées, vu qu'elles seraient proportionnelles.

Conclusion.—On ne tient pas compte de la détérioration pour l'une ou l'autre voie, bien que celle du Pacifique-Canadien, relativement à certains item, serait de beaucoup plus considérable que celle du Canadian-Northern, surtout quant aux édifices; elle serait en grande partie contre-balancée par l'état excellent du remblai et de la voie et par la nature permanente des structures sous la couche de ballast. Somme toute, la différence entre les deux, serait minime.

Quant a leur coût total de reproduction physique, il semblerait, d'après les évaluations que l'on a faites, que celui du Pacifique-Canadien est plus élevé d'environ $7,022 par mille, soit 7 pour 100. Ceci ne comprend pas, comme on l'a déjà dit, les propriétés de têtes de lignes, etc., lesquelles sont très étendues sur le Pacifique-Canadien.

Exploitation.—On n'a pas étudié les points qui touchent à l'exploitation, mais si on le faisait, les considérations principales seraient les avantages que possède le Canadian-Northern de n'avoir pas de pentes contraires en allant vers l'ouest, d'avoir une pente plus faible vers l'est, moins d'élévation totale à vaincre et des courbes plus faibles et moins nombreuses; le Pacifique-Canadien a l'avantage d'avoir 36 pour 100 de voie double, du meilleur ballast, une partie de rails plus lourds et conséquemment, une meilleure voie, la couche de ballast est plus affermie et le chemin de fer est mieux au point de vue du trafic.

Le manque de renseignements détaillés sur les quantités des matériaux enlevés pour le régalage et les détails particuliers sur les substructures des ponts du Pacifique-Canadien, et l'inspection superficielle de cette voie, ainsi que le peu de temps consacré aux calculs, font que la comparaison n'est pas aussi exacte qu'on le voudrait.

Respectueusement soumis,

C. S. GZOWSKI,

10 mars 1917.

COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES CHEMINS DE FER ET LES TRANSPORTS.

UNITÉ TYPE.

Chemins de fer P.-C. et C.-N., Kamloops et Vancouver.

No	Voie simple.			C.N.R.	C.P.R.
	Ligne principale			243·73 milles	2.0·50 milles
	Voie double			....	35·93%
	Voie provisoire			9·25%	20·26%
				$	$
2	Emplacement de voie et terrain de gare			3,248	3,573
3	Biens-fonds			....	....
		C.N.R.	C.P.R.		
4	Régalage	$	$		
	Défrichement et essortement	1,544	1,544		
	Régalage (excepté les murs de soutènement)	49,160	49,160		
	Encoffrement, murs de soutènement	291	3,750	50,995	54,454
5	Tunnels			7,288	4,169
6	Ponts	$ 9,609	$ 8,492		
	Viaducs	2,230	66		
	Ponceaux, tuyaux, drains, etc	1,090	2,013	12,929	10,571
7	Traverses par mille à				
	Traverses de pont M.B.M.				
	Traverses d'aiguilles points d'évitement à			1,765	2,308
8	Rail (livres) tonnes à $ la tonne			5,536	7,747
9	Cœurs et aiguilles			69	153
10	Attaches de rails et autres matériaux—				
	% fer en A à $ le mille =$				
	% boulons à $ le mille =$				
	Chevilles traverses à livres				
	par traverse= quint. à $ le quint. =$				
	Semelles de rail par mille chacune=$			1,040	2,049
11	Ballast verges cubes par mille à par verge cube en place			1,732	3,553
12	Posage de rail et aplanissement proportion d'un m. à $ par mille, plus (pour posage) d'un point d'évitement à $ chacun			751	1,146
13	Outils de cantonniers, 1 équipement à $ divisé par			21	32
14	Clôture—emplacement de voie milles de clôture à par mille			403	372
15	Croisements et écriteaux			29	270
16	Enclenchement et autres appareils avertisseurs p. cent, sémaphore de station à $			19	26
17	Lignes de télégraphe et de téléphone—1 mille à $ plus pour cent pour instruments, etc			307	755
18	Bâtiments de gare et accessoires			267	529
19	Bureau d'administration générale			....	....
20	Ateliers, etc			239	250
21	Machinerie d'atelier			41	51
22	Stations de prise d'eau			255	289
23	Stations de combustible			4	151
31	Bâtiments divers			118	924
	Entretien et travaux provisoires durant la construction			250	250
	Solidification et adaptation ou construction ajournée: C.-N. 200 plus 1/60 de régalage; P.-C. 200 plus 1/30 de régalage			1,024	1,63
	Total			88,230	95,252

REMARQUE.—Quand les détails ne sont pas indiqués, on peut les trouver au cahier de détail.

Comparaison entre les lignes suivantes:

1. P.-C., Saskatoon-Macklin.
2. C.-N., Saskatoon-Munson-Junction.
3. C.-N., Warman-Vermilion.
4. G.-T.-P., Biggar-Battle River.

REMARQUE.—Les rampes sont déterminées, et non supposées.

Ligne n°	P.-C.	C.-N.	C.-N.	G.-T.-P.
	1	2	3	4
Nombre de voies	1	1	1	1
Longueur du chemin en milles	161.7	303.5	206.5	150.0
Voie provisoire, proportion de la ligne principale	23.2	10.3	11.6	17.6
Coût par mille	$31,577	$22,125	$27,664	$39,681
Rampes, direction de l'ouest	1.0	1.0	0.75	0.5
" direction de l'est	1.12	1.0	0.5	0.4

G.R.B., le 8 mars 1917.

Comparaison entre le chemin de fer P.-C. et le C.-N. et le G.-T.-P., de Winnipeg à Brandon. Dans tous les cas on a omis les têtes de lignes de Winnipeg et Brandon et les terrains du Portage-la-Prairie. Le P.-C. est à double voie, le C.-N. et le G.-T.-P. sont à voie simple.

REMARQUE.—Les rampes sont déterminées et non supposées.

	P.-C.	C.-N.	C.-N.
Nombre de voies	2	1	1
Longueur du chemin en milles	133.0	135.7	129.4
Voie provisoire, proportion de la ligne principale	15.25	11.0	22.2
Coût par mille	$45,353	$26,205	$37,910
Rampes, direction ouest	1.75	0.9	0.7
" direction est	0.771	0.9	0.92

G.R.B., le 8 mars 1917.

SOMMAIRE DES COMPARAISONS.

Canadian Northern Railway.—Capreol-Current, 593 milles (en comptant parc, atelier et machinerie). Rampe: 0·4 dans la direction de l'est, 0·6 dans la direction de l'ouest	$ 34,916 00
Canadian Northern Railway.—Nipigon-Current, 69 milles (en comptant parcs, tunnel, ateliers et machinerie). Rampe: 0·4 dans la direction de l'est, 0·6 dans la direction de l'ouest. Voies d'évitement, 4·8 milles, 107 pour 100	38,645 00
Chemin de fer Pacifique-Canadien.—Nipigon-Current (subdivision de Nipigon) 65 milles—y compris la réserve par mille pour un parc complet à Chapleau; voie double, 6 milles, 9·3 pour 100. Voies de garage 14·3 pour 100. Rampe 1 pour 100	45,460 00
Chemin de fer Pacifique-Canadien.—Mille 20—40 (subdivision de Nipigon), 20 milles—y compris la réserve par mille pour le parc à voie double de Chapleau, 13 milles, 65 pour 100. Voies de garage, 3·25 milles, 16·2 pour 100	60,048 00
Moyenne des huit sections ci-dessus du Pacifique-Canadien	52,754 00
REMARQUE:	
Canadian Northern Railway.—Capreol-Current, 593 milles; voie de garage, 52·9 milles	8·9%
Pacifique-Canadien.—Sudbury-Current, 550 milles; voie double, 168 milles.	30·5%
Voies de garage, 110 milles	20%

SOMMAIRE DE LA COMPARAISON—P.-C. ET C-N. DE SUDBURY ET CAPREOL A CURRENT.

C.-N. Direction est, 0·4%; direction ouest, 0·6%.
Inspection sur place par T. S. Armstrong. Rampes—P.-C. 1%.

	Coût approximatif du renouvellement.	
	C.N.R.	C.P.R.
	$	$
Nipigon—Current, 69 milles—		
Voie simple, voie provisoire, 7 pour cent	46,154	
Nipigon—Current, 65 milles—		
Voie double, 9·3 pour cent		
Voie provisoire, 14·3 pour cent		59,061
C.-P. Borne milliaire 20-40—		
Nipigon Subdivision—		
Voie double, 65 pour cent		
Voie provisoire, 16·2 pour cent		78,045
Capreol—Current, 593 milles—		
Voie simple, voie provisoire, 8·9 pour cent	45,263	
Sudbury—Current, 550 milles—		
Voie double, 30·5 milles		
Voie provisoire, 20 pour cent		
Moyenne des deux sections ci-dessus du P.C		68,426

Dans l'estimation ci-dessus on a tenu compte dans les deux cas de l'espace pour voies de parc et installations, ateliers, machinerie d'atelier, etc.

SOMMAIRE DE LA COMPARAISON ENTRE LE P.-C. ET LE C.-N., TORONTO-SUDBURY ET CAPREOL.

Inspection sur place par A. H. N. Bruce.

Rampes: P.-C., max. 0·5%.
C.-N., max. 1·0%.

Coût approximatif de

Toronto—Capreol C.-N.:

Voie simple, voie provisoire, 9% .. .. $ 38,498

Toronto—Ramford Junction P.-C.:

Voie simple, voie provisoire, 26% .. .. $ 61,958

ANNEXE B.

Déposition de M. E. R. Chamberlin, des chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique, à Montréal, le 24 février 1917.

(Extrait du rapport sténographié.)

M. E. J. CHAMBERLIN est assermenté et dépose:

SIR HENRY DRAYTON: M. Chamberlin, on vous a demandé de préparer un état de l'argent requis pour continuer à tenir les affaires à flot, ou une estimation de vos travaux. Avez-vous ce rapport prêt?

M. CHAMBERLIN: Ce rapport que je produis a été préparé pour notre service de vérification.

SIR HENRY DRAYTON: Cet état n'est qu'une estimation?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: Qui a été préparé pour vous, suivant vos instructions, pour dix ans, par votre service de vérification?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: La première colonne porte: "Intérêt total sur obligations non soldées". C'est-à-dire telles qu'elles sont maintenant?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: La seconde colonne a pour titre: "Intérêt sur obligations à trois pour cent, section des montagnes, payable par le gouvernement"?

M. CHAMBERLIN: C'est exact.

SIR HENRY DRAYTON: Le montant que le gouvernement devrait payer, d'après cette colonne est de $9,930,000?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: Le total de l'intérêt payable, tel qu'indiqué dans la colonne voisine, ajouté à la deuxième colonne, correspondra avec le total apparaissant dans la première colonne?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: La quatrième colonne porte: "Intérêt sur prêts du gouvernement au 31 décembre 1916"?

M. CHAMBERLIN: En effet.

SIR HENRY DRAYTON: Ceci, je suppose, est la computation de tous les prêts du gouvernement en plus des obligations déjà mentionnées?

M. CHAMBERLIN: Oui. Ces obligations et différents prêts que nous avons eus.

SIR HENRY DRAYTON: Vous ne connaissez pas les détails?

M. CHAMBERLIN: Non, je ne les connais pas.

SIR HENRY DRAYTON: Ce rapport a été préparé exprès pour vous?

M. CHAMBERLIN: Oui.

SIR HENRY DRAYTON: La colonne voisine a pour titre: "Intérêt à 6 pour 100 sur le montant requis pour rencontrer les déficits et pour les dépenses au compte du capital". Qu'est-ce que cela signifie réellement?

M. CHAMBERLIN: Cela veut dire le éficit annuel sur les frais 'exploitation et le service de l'intérêt, et que l'intérêt a été ajouté à ce montant. Par exemple, la somme totale requise pour l'année 1917, telle qu'indiquée à la première ligne de ce rapport, s'élève à $5,809,000. On a imputé à l'année prochaine l'intérêt sur ce montant.

Sir Henry Drayton: Il continue donc à s'accumuler d'année en année?

Il y a au bas du rapport une note qui dit: "D'après ce qui précède, il appert que nous serons obligés de faire des emprunts jusqu'à concurrence de $65,887,110 pour garder la propriété jusqu'au 31 décembre 1926, mais si le gouvernement fournissait sans intérêt les sommes nécessaires au compte du capital et du déficit, le montant requis serait de $32,145,000."

M. Chamberlin: Plus de la moitié du déficit est formé par l'intérêt sur des avances qui seront faites à l'avenir.

Sir Henry Drayton: Nous trouvons réellement une différence dans cette colonne de $18,000,000 d'excédent?

M. Chamberlin: Je vais laisser M. Ardley expliquer cela.

M. Ardley: Ce gros intérêt représente en réalité l'intérêt payé sur l'intérêt.

M. Chamberlin: L'intérêt sur les avances faites d'année en année. Il faut se rappeler que ce n'est là qu'un à peu près. On ne peut pas dire comment le pays va se développer, ou quels seront les revenus du chemin de fer.

Sir Henry Drayton: Quelle part faites-vous à l'augmentation?

M. Ardley: M. Rosevear a fait ce calcul. Nous avons un état supplémentaire que vous pouvez utiliser pour votre travail.

M. Chamberlin: Je croyais que vous alliez donner tout cela en bas!

M. Ardley: Nous n'étions pas arrivés à ce point-là.

Sir Henry Drayton: Etes-vous convaincu que cette évaluation est équitable, M. Chamberlin?

M. Chamberlin: Je le crois. C'est un à peu près, comme je l'ai déjà dit.

Sir Henry Drayton: Mais c'est le meilleur à peu près que vous puissiez donner?

M. Chamberlin: C'est le meilleur à peu près que je puis faire maintenant.

Sir Henry Drayton: C'est une autre question: Vous pensez que le gouvernement, en toute justice pour le Grand-Tronc, devrait soulager le chemin de fer Grand-Tronc de la totalité de ses placements dans le Grand-Tronc-Pacifique?

M. Chamberlin: Je le crois.

Sir Henry Drayton: Et rembourser au Grand-Tronc l'argent qu'il a dans le Grand-Tronc-Pacifique et relever la compagnie de toute sa responsabilité. C'est une ordonnance à vaste portée. Nous voulons vous donner toute la latitude possible pour exposer les raisons pour lesquelles vous croyez que cela devrait être fait.

M. Chamberlin: Bien, sir Henry, si vous voulez regarder cette carte vous verrez en haut jusqu'où le Grand-Tronc-Pacifique s'étend dans le Nord du pays, tandis que le Grand-Tronc est en bas, dans cette partie-ci du pays. Il n'est pas un raccordement naturel du Grand-Tronc, n'est-ce pas? Non seulement il n'est pas un raccordement du Grand-Tronc, mais ce chemin de fer n'est d'aucun avantage pour le Grand-Tronc.

En premier lieu, nous sommes tenus par contrat d'envoyer tout le commerce sur cette ligne du nord, loin du Grand-Tronc. Le Grand-Tronc n'en peut retirer aucun bénéfice, en vertu du contrat passé avec le gouvernement.

M. le commissaire Acworth: C'est du nouveau pour moi.

M. Chamberlin: En outre la compagnie est tenue de mettre des paquebots sur l'Atlantique et des paquebots sur le Pacifique, pour faciliter tout ce commerce, et cependant il ne rapporte pas un dollar de trafic au Grand-Tronc.

M. le commissaire Acworth: D'où vient cette obligation?

M. Chamberlin: Elle naît du contrat avec le gouvernement.

M. le commissaire Acworth: Le premier contrat avec le gouvernement?

M. Chamberlin: Le premier contrat.

M. Biggar: Du 29 juillet 1903.

M. le commissaire Acworth: Le contrat est-il une annexe de la loi?

M. Biggar: Oui, monsieur, il est annexé à la loi de 1903—Chapitre 80, je crois,

M. le commissaire Acworth: En conséquence, si le Grand-Tronc, comme il le fait actuellement, exploite le Grand-Tronc-Pacifique ou en régit l'exploitation, et

s'il expédie le trafic par voie de Portland au lieu de l'expédier par voie de Halifax, c'est en violation du contrat?

M. CHAMBERLIN: Oui. Nous sommes obligés de continuer cette énorme dépense et d'assumer ce fardeau. Nous ne pouvons cependant en retirer un seul dollar. Le Grand-Tronc ne peut simplement pas supporter ce fardeau.

Le commissaire ACWORTH: Permettez-moi de vous poser cette question: Lorsque vous vous êtes écarté du contrat pour exploiter le Transcontinental, a-t-on jamais soulevé la question de l'obligation du Grand-Tronc-Pacifique d'acquérir le Transcontinental?

M. CHAMBERLIN: Non. le contrat est passé avec le Grand-Tronc-Pacifique et non pas avec le Transcontinental.

Le commissaire ACWORTH: Toutefois, il était virtuellement passé avec le Grand-Tronc plutôt qu'avec le Grand-Tronc-Pacifique?

M. CHAMBERLIN: Il est au nom du Grand-Tronc-Pacifique et non pas en celui du Grand-Tronc.

Le commissaire ACWORTH: Le Grand-Tronc-Pacifique a affirmé qu'il ne pouvait exploiter le Transcontinental, étant donné son coût actuel?

M. CHAMBERLIN: Oui.

Le commissaire ACWORTH: Et le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas soulevé, et le Grand-Tronc n'était pas en mesure de soulever (c'est à quoi cela se résume) la question de savoir si l'obligation qui incombait au Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter le Transcontinental était raisonnable?

M. CHAMBERLIN: En tout cas, on n'a pas soulevé cette question.

Le commissaire ACWORTH: Je ne suis pas au fait de ces questions, et je dois les aborder à mesure que l'enquête progresse.

M. CHAMBERLIN: A mon avis, la seule organisation qui pourrait soulever cette question serait le gouvernement.

M. BIGGAR: La seule compagnie qui pourrait soulever une objection serait le Grand-Tronc-Pacifique.

Le commissaire ACWORTH: Une obligation d'exploitation par voie de Halifax plutôt que par voie de Portland signifierait une obligation de la part du Grand-Tronc, et non de la part du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. BIGGAR: Oui. La chose est prescrite dans le contrat en date du 29 juillet 1903, annexé au chapitre 71 des Statuts du Canada de 1903.

Le commissaire ACWORTH: La loi constitutive du réseau?

M. BIGGAR: Une loi confirmant un contrat intervenu entre Sa Majesté le Roi, sir Charles Rivers Wilson et d'autres parties agissant au nom de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Les paragraphes n°s 41 à 45 établissent:

> 41. A toutes époques pendant la durée dudit bail, la compagnie tiendra en service, sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, à la satisfaction du gouvernement.
>
> 42. Il est par les présentes déclaré et reconnu, entre les parties à ce contrat, que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes, dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret originant sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits du Canada, transporté par le teritoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchan-

dises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

43. La Compagnie convient de plus que, dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports du Canada.

44. Relativement aux tarifs pour tout fret transporté en partie sur toute ligne de chemin de fer exploitée par la Compagnie et en partie sur quelques-unes des lignes du chemin de fer Intercolonial, il sera fait une juste et raisonnable répartition de tous ces tarifs par convention mutuelle, ou, dans le cas de contestation, cette répartition sera déterminée par des arbitres nommés de la manière prévue au paragraphe quarante-sept du présent contrat, ou par une commission de chemins de fer qui pourra être choisie à l'avenir, en la manière mentionnée au paragraphe dix-neuf du présent contrat, et il y aura appel, de la manière y mentionnée.

45. La Compagnie s'arrangera de manière à fournir, soit par achat, affrétement ou autrement, les raccordements par navires sur les océans Atlantique et Pacifique, suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur la dite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, qu'il pourra être convenu de temps à autre, et la Compagnie ne détournera pas, ou, autant qu'elle le pourra également, ne permettra pas de détourner vers des ports en dehors du Canada, aucun fret qu'elle pourra légitimement contrôler, pour la raison qu'il n'y a pas aseez de navires pour transporter ce fret des ports du Canada ou à destination de ces ports de mer.

M. Chamberlin: Nous sommes obligés d'établir, entre Halifax et Saint-Jean, les mêmes taux que ceux établis entre Boston et Portland, et nous sommes obligés de fournir des navires sur l'Atlantique et sur le Pacifique pour transporter tout le trafic qui se présente.

Le commissaire Acworth: De fait, vous n'avez jamais fourni de navires sur l'Atlantique?

M. Biggar: Non.

Le commissaire Acworth: Et le gouvernement n'a jamais exigé l'exécution de votre contrat?

M. Chamberlin: Vous parlez de la somme que le gouvernement devrait prélever pour acquitter le Grand-Tronc. Il devrait prélever $250,000. Cette affaire a été négociée à un taux de trois ou quatre pour cent, sauf en ce qui concerne les prêts faits par le gouvernement, et j'ai offert de prendre les avances en obligations du gouvernement de dix ou quinze ans.

Sir Henry Drayton: Néanmoins, l'obligation existe, le fardeau existe et les frais d'exploitation existent.

M. Chamberlin: Oui, mais en réalité, c'est aujourd'hui une question de finances.

Sir Henry Drayton: M. Chamberlin, votre premier argument porte que le Grand-Tronc n'est d'aucune façon intéressé dans tout ce développement, et d'après les termes du contrat, le chemin de fer enlève du trafic au réseau du Grand-Tronc, au lieu de lui en donner.

On pourrait très facilement répondre que les représentants du Grand-Tronc connaissaient la chose, lorsque le contrat a été passé?

M. Chamberlin: Je l'ignore. Ils devaient la connaître. Il va sans dire que je ne désire pas critiquer mes prédécesseurs.

Sir Henry Drayton: Quelle est votre autre raison?

M. Chamberlin: Que voulez-vous dire?

Sir HENRY DRAYTON: Vous venez d'apporter une raison pour laquelle vous pensez que le gouvernement devrait enlever à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc tout le fardeau du Grand-Tronc-Pacifique?

M. CHAMBERLIN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Comme cette raison est que, d'après l'emplacement de la ligne et la manière dont elle a été construite, c'est, en réalité, un réseau séparé, et cette ligne ne fait aucunement partie du réseau du Grand-Tronc?

M. CHAMBERLIN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: C'est votre première raison. Qu'elle est votre autre raison?

M. CHAMBERLIN: N'est-ce pas assez?

Sir HENRY DRAYTON: Je l'ignore. C'est à vous de le dire. Vous nous exposez toutes vos raisons, et nous désirons vous donner l'occasion entière de formuler tous vos arguments.

M. CHAMBERLIN: Nous ne pouvons pas plus exécuter ce contrat avec le gouvernement que quoi que ce soit. De quelle manière allons-nous prélever l'argent nécessaire à la construction de navires? Comment allons-nous supporter le fardeau, si nous sommes obligés de transporter toutes ces marchandises aux taux de Boston et de Portland?

Sir HENRY DRAYTON: Votre deuxième raison est l'impossibilité?

M. CHAMBERLIN: C'est une imposibilité.

Sir HENRY DRAYTON: Si c'est impossible aujourd'hui, la chose a toujours été impossible?

M. CHAMBERLIN: La chose a toujours été impossible.

M. BIGGAR: Les personnes parties au contrat n'ont pas jugé la chose impossible.

Sir HENRY DRAYTON: Je pense qu'elles l'ont jugée impossible.

M. BIGGAR: M. Hays est décédé. Il était très optimiste à ce sujet, nous savons tous cela.

Sir HENRY DRAYTON: M. Chamberlin, vous avez déjà, par l'entremise de M. Biggar, soumis à cette commission d'enquête une lettre faisant premièrement observer que votre projet était un projet de construction, à partir de North-Bay; deuxièmement, qu'à la demande du gouvernement votre projet de construction à partir de North-Bay a été modifié; troisièmement, que le comité des chemins de fer a adopté un amendement qui contraignait à construire la ligne de Québec à Moncton.

Il n'y a rien à ajouter à ce sujet n'est-ce pas?

M. CHAMBERLIN: Rien que je sache.

Sir HENRY DRAYTON: Lorsque le gouvernement a assumé la charge de la ligne de Québec à l'est, ne vous a-t-il pas soulagé de toutes les difficultés sous ce rapport?

M. BIGGAR: L'omission fatale est le raccordement entre le Grand-Tronc-Pacifique et Ontario.

Sir HENRY DRAYTON: Vous voulez dire entre le Grand-Tronc-Pacifique et North-Bay?

M. CHAMBERLIN: Pratiquement cela, Aujourd'hui, le réseau du Grand-Tronc n'est pas relié.

Sir HENRY DRAYTON: Cette carte, qui est la vôtre, indique une autre ligne pointillée?

M. CHAMBERLIN: C'était le premier projet.

Sir HENRY DRAYTON: Cela relie à Sudbury?

M. CHAMBERLIN: Cela relie à Sudbury, avec une ligne continue jusqu'à Midland ou jusqu'à Allandale, je suppose.

Sir HENRY DRAYTON: M. Biggar, désirez-vous ajouter quelque chose, en ce qui concerne la construction à l'est de Winnipeg; vous avez quelques lettres, M. Chamberlin, voulez-vous les déposer au dossier?

M. CHAMBERLIN: Je laisserai la chose entre les mains de M. Biggar.

M. BIGGAR: Je pense qu'il serait préférable de les déposer au dossier.

Sir HENRY DRAYTON: Vous déterminerez, messieurs, les lettres que vous désirez déposer.

M. CHAMBERLIN: Quand à moi, je n'ai pas d'objection à les déposer. Il y a un renseignement particulier à apporter: c'est que les officiers d'alors du Grand-Tronc n'auraient jamais entrepris cette construction, s'ils avaient cru qu'une ligne concurrente serait construite parallèlement à tout le parcours de leur voie ferrée. Ils ont cru qu'ils auraient la chance de progresser tous les ans, pendant quinze ans. S'ils avaient cru qu'à la place ils auraient immédiatement éprouvé de la concurrence tout le long de leur chemin de fer, ils n'auraient jamais conclu de contrat.

Sir HENRY DRAYTON: Exposez-nous toutes vos raisons pour lesquelles le gouvernement devrait venir en aide, ou pour lesquelles il devrait aider le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CHAMBERLIN: J'affirme que la situation aurait été loin d'être aussi mauvaise, si le gouvernement n'avait pas subventionné une autre ligne parallèle à la nôtre sur tout le parcours, et à laquelle il a accordé de plus fortes garanties qu'au Grand-Tronc-Pacifique, outre le versement en espèces, de $12,000 par mille.

Sir HENRY DRAYTON: Vous rappelez-vous si, au cours des négociations intervenues entre le gouvernement et le chemin de fer, on a de quelque façon discuté la question d'aide à d'autres lignes. Vous voyez que votre compagnie a obtenu du gouvernement une disposition ou une stipulation portant qu'elle ne ferait pas ce dont elle se plaint aujourd'hui. Savez-vous si on a de quelque façon discuté cette question?

M. CHAMBERLIN: Je ne puis me prononcer à ce sujet. M. Biggar peut sans doute vous l'apprendre. Je n'étais pas présent, et je n'ai été intéressé dans cet établissement que peu de temps avant son achèvement.

Sir HENRY DRAYTON: A-t-on discuté cette question, M. Biggar?

M. BIGGAR: Pas à ma connaissance, sir Henry. A la session à laquelle le *Canadian-Northern* a reçu de l'aide entre Winnipeg et Edmonton, on a supposé que cette aide ne visait que cette ligne.

Sir HENRY DRAYTON: Si je ne me trompe pas de beaucoup, des négociations ont été entamées entre votre exécutif et celui du *Canadian Northern* en vue de la fusion des deux réseaux de manière à éviter ce double emploi.

M. CHAMBERLIN: Ils ont essayé de faire l'acquisition des lignes du Manitoba, mais ils n'ont pu s'entendre, m'a dit une fois M. Hays, et M. Wainwright m'a dit la même chose. Je leur demandai pourquoi ils n'avaient pas acheté le *Canadian-Northern*. Ils me répondirent qu'ils avaient eu conférences sur conférences avec eux, et que les meilleures conditions qu'ils pouvaient obtenir étaient de se charger de tous les engagements, de toutes les obligations et de tout le reste, et de verser $25,000,000 pour les actions ordinaires et cela pour le petit faisceau de lignes qui se trouvaient aux environs de Winnipeg.

Le commissaire ACWORTH: Pouvez-vous nous dire la date de ces pourparlers.

M. BIGGAR: Cela se passait en 1903.

Sir HENRY DRAYTON: C'est en 1903 que ces négociations se poursuivaient?

M. BIGGAR: C'était ou en 1903 ou en 1904.

Sir HENRY DRAYTON: Ce fut peu de temps après cela que le *Canadian-Northern* commença à étendre son réseau?

M. BIGGAR: D'où?

Sir HENRY DRAYTON: De partout. Ils étaient en exploitation depuis 1908. Je saisis très bien, M. Chamberlin, ce que vous voulez établir, c'est-à-dire qu'une autre ligne a fait beaucoup de tort à votre entreprise. Mais ne s'agissait-il pas de laisser l'accès de la région facultatif à deux compagnies? Aucune raison n'existait pour que le gouvernement ne le fasse, s'il le voulait?

M. BIGGAR: Je crois qu'il avait une raison, parce que nos gens voyaient la chose sous cet angle, c'est-à-dire qu'eux et le gouvernement étaient des associés, et qu'un associé ne ferait rien de nature à nuire à l'autre.

Sir HENRY DRAYTON: Mais vous savez qu'aujourd'hui le *Canadian-Northern* avance le même argument contre vous, que leur chemin de fer serait aujourd'hui une

ligne transcontinentale en excellent état si le gouvernement n'avait pas subventionné votre compagnie?

M. BIGGAR: Mais le *Canadian-Northern* n'avait fait aucun arrangement pour se rendre à l'ouest avant cette convention.

M. CHAMBERLIN: Prenez leurs lignes qui traversent la Colombie-Britannique et vous verrez qu'ils ont choisi une route qui descend la rivière Thompson et continue jusqu'à Vancouver, ligne que le gouvernement a approuvée. M. Hays m'écrivit à Winnipeg et me demanda si nous nous y opposerions. Je lui dis que non, s'il n'y a pas d'autre chemin que cela pour se rendre à Vancouver, n'y allons pas.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle objection avez-vous à cette route?

M. CHAMBERLIN: La rivière Thompson et les éboulements à cet endroit. En 1903 ils avaient une garantie portant sur la ligne jusqu'à l'embranchement de Port-Arthur, se dirigeant en droite ligne au nord, évidemment jusqu'à Edmonton. Ils ont construit leur ligne jusque dans la ville d'Edmonton, et ne firent rien de plus jusqu'en 1908; c'est en 1903 qu'ils obtenaient leur charte.

M. BIGGAR: Non seulement cela, mais notre convention avec le gouvernement et qui faisait la base de toute l'entreprise, de Winnipeg à Prince-Rupert, a été passée en 1903.

Sir HENRY DRAYTON: En réalité, M. Chamberlin, pouvez-vous prétendre plus que cela, c'est-à-dire, bien qu'il n'y eût aucune entente à l'effet que le gouvernement ne viendrait en aide à aucune autre ligne, vous supposiez que, en bonne politique au point de vue des affaires, le gouvernement n'aiderait aucune autre ligne en concurrence avec vous.

M. BIGGAR: A l'ouest d'Edmonton.

M. CHAMBERLIN: A l'ouest d'Edmonton ou à l'est de Port-Arthur. En observant de bonne foi la convention passée avec nous, ils ne pouvaient raisonnablement le faire.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi dites-vous de bonne foi?

M. CHAMBERLIN: Nous étions des associés, et nous étions à ouvrir une région nouvelle et les deux parties savaient que cette région devait compter sur son peuplement. D'un bout à l'autre de cette région il n'y avait rien du tout. Vous pouviez voyager deux jours sur notre ligne sans voir une seule maison. On vient ensuite construire une autre ligne le long de la nôtre et partager le champ d'exploitation.

Sir HENRY DRAYTON: Mais vous agissez en intrus pour ce qui est des lignes des prairies; assurément vous vous plaignez, si plainte il y a, seulement en ce qui concerne l'Ouest, pour une chose?

M. CHAMBERLIN: Pour ce qui est des chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian Northern?*

Sir HENRY DRAYTON: Dans le moment je parle du *Canadian Northern* et non du Pacifique-Canadien. Ils ont toujours eu cette route. Ils n'ont reçu aucun boni pour cela. Prenez la ligne à partir d'Edmonton en allant vers l'ouest et tout le long en descendant pour ce qui est d'Edmonton à l'ouest vous vous plaignez au sujet du *Canadian Northern* de même que de Port-Arthur en gagnant vers l'est, mais nulle part ailleurs se trouve-t-il quelque chose au sujet de laquelle vous preniez la même attitude?

M. CHAMBERLIN: Naturellement leurs voies sont parallèles à nos lignes d'embranchement. Cela établit d'une manière concluante quels étaient les premiers arrivants. La première année au cours de laquelle ils aient fait quelque chose était 1908. Ensuite ils ont obtenu un supplément en 1910, 1911, 1912, 1914 et 1916.

Sir HENRY DRAYTON: Vous m'avez adressé une lettre où vous m'exposez certains motifs en faveur de l'absorption de la ligne. Nous remarquons qu'il y a un reliquat assez avantageux sur l'exploitation de la ligne principale, mais pour ce qui est de l'exploitation des embranchements la perte est considérable.

M. CHAMBERLIN: Oui, plus de la moitié de leur trafic provient des embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: La perte encourue sur les embranchements est plus que compensée par le trafic de longue distance sur la ligne principale?

M. Chamberlin: Oui.

Sir Henry Drayton: Dans votre lettre, M. Chamberlin, il est question de confiscation. A ma connaissance personne ne songe à la confiscation du placement. Si vous avez les moyens de l'administrer, on vous laissera faire. Ce n'est pas cela ce que l'on entendait dire en réalité, n'est-ce pas? Supposons qu'on vous laisse à vous-même, et que l'entreprise s'effondre, personne ne la confisque. N'est-ce pas cela?

M. Chamberlin: Jusqu'à certain point, oui.

Sir Henry Drayton: Absolument, n'est-ce pas?

M. Chamberlin: Absolument, oui.

Sir Henry Drayton: Vous dites également dans votre lettre que les fonds placés dans l'entreprise ont été avancés de bonne foi, et que c'était une entreprise nationale. C'est là une chose qu'il nous faut considérer plus ou moins dans le sens que l'on prête habituellement à ces grands mots. Ce n'est une entreprise nationale que dans la mesure que la convention la fait telle?

M. Chamberlin: Naturellement nous tenons beaucoup à éviter une rupture ou un effondrement. Le Grand-Tronc a besoin de prélever beaucoup de fonds, comme on le sait dans votre département, pour les séparations de rampes, les améliorations aux hôtels, etc.

Sir Henry Drayton: Je suis absolument d'accord avec vous sur ce point. Il vous faut être en état de prélever beaucoup d'argent pour l'acquisition de matériel roulant et ainsi de suite.

M. Chamberlin: Nous le devons. Naturellement les débentures-actions constituent une première charge, et ces garanties sont celles sur lesquelles s'appuient immédiatement les débentures-actions.

Sir Henry Drayton: Si je comprends, vous voulez dire qu'il est impossible au Grand-Tronc de continuer son service et de prélever des fonds dans les circonstances?

M. Chamberlin: Précisément.

Sir Henry Drayton: Que désirez-vous dire pour expliquer ce que vous avancez dans votre lettre au sujet des subventions accordées aux lignes concurrentes?

M. Chamberlin: Tout d'abord, tous nos estimés ont été calculés sur la base de $1.50 pour la main-d'œuvre, $1.75 pour plus de sécurité. La main-d'œuvre est le principal facteur dans la construction d'un chemin de fer. Il en est résulté que, avec l'autre ligne qui était en construction immédiatement le long de la nôtre, surtout à l'ouest d'Edmonton, il nous a fallu payer continuellement $3.50 par jour, et même à ce prix, les hommes ne voulaient pas travailler. Lorsque nous tentions de les grouper et de les faire travailler, ils sautaient simplement la clôture, pour ainsi dire, et s'en allaient travailler pour le *Canadian Northern.*

Sir Henry Drayton: Mais, sous ce rapport, vous n'étiez pas en plus mauvaise posture que le *Canadian Northern?*

M. Chamberlin: Pas à ce point de vue. Tout de même, cela a augmenté énormément les frais de construction de la ligne. En sus de cela, les prix de tous les matériaux ont augmenté. Le Canadien-Pacifique poursuivait tout le temps une campagne active de construction pour tenir tête aux deux autres lignes. Cela eut pour résultat de provoquer une augmentation des prix des matériaux qui dépassait de beaucoup toutes les prévisions. On a aussi imposé des droits sur tout après que le contrat eut été passé, comme par exemple $7.00 par tonne sur les rails. De sorte que, comme vous voyez, tout était à considérer.

Sir Henry Drayton: Auriez-vous quelque chose à dire pour justifier cette partie de votre lettre où vous parlez de la ligne de conduite adoptée par la suite par le gouvernement, et où vous dites que la ligne n'aurait jamais été construite?

M. Chamberlin: C'est là simplement une opinion que je me suis faite, c'est-à-dire que les officiers du Grand-Tronc qui ont fait ces arrangements avec le gouvernement n'auraient jamais passé cette convention eussent-ils su qu'une autre ligne serait parallèle à la leur. Toute notre correspondence l'indique.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous des correspondances à produire qui établissent cela?

M. CHAMBERLIN: M. Biggar en a une masse ici; il est à se la procurer.

Sir HENRY DRAYTON: Vous feriez bien de produire tout ce que vous voulez y mettre.

M. CHAMBERLIN: Nous allons vous donner toute la liasse.

Sir HENRY DRAYTON: M. Biggar va faire le choix de toute la correspondance qu'il désire produire relativement à cette question, et nous en ferons une pièce distincte.

Je ne crois pas que vous soyez sérieux lorsque dans votre lettre vous parlez de la répudiation d'une dette légitime, du tort au crédit du Grand-Tronc, de critiques adverses, et ainsi de suite. Je saisis très bien votre attitude, c'est-à-dire que s'il arrive quelque chose de nature à nuire au crédit du Grand-Tronc, il pourrait en découler ces conséquences. Mais, à ma connaissance, il n'y a rien qui laisse à penser que le gouvernement songe à répudier aucune dette légitime.

M. CHAMBERLIN: L'idée est que si le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique deviennent insolvables (ce qui arrivera si le Grand-Tronc tente d'observer cette convention) et le Grand-Tronc-Pacifique ayant été annoncé et considéré comme une ligne soutenue par le gouvernement, cela aurait naturellement pour effet d'affecter les autres valeurs en même temps.

Sir HENRY DRAYTON: Ce que je voulais savoir c'est ce que signifiait cette partie de votre lettre concernant la répudiation d'une dette légitime. Rien ne laisse entendre que le gouvernement répudierait l'une quelconque de ses dettes légitimes. Il ne s'agit pas de répudiation.

M. CHAMBERLIN: Si le Grand-Tronc dit qu'il ne peut continuer cette entreprise, naturellement le gouvernement s'en chargera—il ne pourrait s'en dispenser, à cause des garanties. Il bifferait alors $30,000,000, $30,000 par mille et bifferait, disons, $25,000,000 dus au Grand-Tronc. Vous voyez que lorsqu'il garantissait $13,000 du mille au Grand-Tronc, il garantissait $35,000 du mille au *Canadian-Northern.*

Sir HENRY DRAYTON: Le gouvernement agirait alors en toute justice s'il prenait la ligne à $35,000 du mille, afin de placer la vôtre sur un pied d'égalité?

M. CHAMBERLIN: Cela ne rejaillit-il pas autant sur le crédit du gouvernement, une ligne garantie par le gouvernement?

Sir HENRY DRAYTON: Mais l'appui du gouvernement ne s'étend que jusqu'à concurrence des garanties; vous vous plaignez qu'il ne l'a pas aidée tout à fait assez?

M. CHAMBERLIN: Si le Grand-Tronc-Pacifique, une ligne soutenue par l'Etat, vient à succomber, tout le monde, d'un bout à l'autre de l'Ouest, dirait que le gouvernement l'a construite à un chiffre absolument trop élevé.

Sir HENRY DRAYTON: La chose ne se résume-t-elle pas à ceci, que les affirmations de votre lettre signifient qu'à votre point de vue, afin de protéger les finances du Grand-Tronc, et en conséquence directe, celles du pays, l'Etat devrait libérer le Grand-Tronc pour ce qui est de son placement; n'est-ce pas là toute l'affaire?

M. CHAMBERLIN: C'est absolument cela.

Sir HENRY DRAYTON: Et cela ne veut pas dire autre chose?

M. CHAMBERLIN: Rien d'autre.

Le commissaire ACWORTH: Voici jusqu'à quel point je comprends la chose; c'est que, le Grand-Tronc-Pacifique étant considéré comme une obligation de l'Etat, ce dernier devrait voir à ce que tous ceux qui ont placé des fonds dans le Grand-Tronc-Pacifique, soient protégés jusqu'au dernier sou. Mais de son côté, le gouvernement ne pourrait-il pas, en toute justice, dire que le Grand-Tronc s'est engagé dans cette entreprise et lui demander de payer tout ce qu'il peut sur l'obligation que le gouvernement est tenu de respecter; en d'autres termes, que le gouvernement doive demander au Grand-Tronc d'accepter l'amortissement des $26,000,000 qu'il a déjà avancés, et que le gouvernement doive demander à la compagnie de contribuer, afin d'atténuer la perte, tout le revenu net qu'elle a, et que, tout en ne suffisant pas encore, le gouvernement doit cependant ce revenu.

M. CHAMBERLIN : Le fait est que le Grand-Tronc est incapable de payer ses propres porteurs de valeurs et en même temps, de faire les améliorations que la population du Canada exige et que le commerce du pays requiert.

Sir HENRY DRAYTON : Mais, l'an dernier, le Grand-Tronc a versé entre les mains de ses actionnaires un demi-million sterling?

M. CHAMBERLIN : Oui.

Le commissaire ACWORTH : Voulez-vous dire que ceci était une dépense nécessaire. Je ne suis pas un actionnaire?

M. CHAMBERLIN : Si vous biffez l'intérêt sur vos valeurs....

Le commissaire ACWORTH : Il n'est pas question de valeur; cette compagnie a versé un demi-million à ses porteurs d'actions garanties?

M. ARDLEY : Elle a payé quatre pour cent sur les actions garanties.

Le commissaire ACWORTH : Ce qui équivaut à un demi-million sterling. En toute justice le gouvernement ne pourrait-t-il pas dire....

M. CHAMBERLIN : De faire fi de ces pauvres actionnaires?

Le commissaire ACWORTH : Ne pourrait-il pas dire au Grand-Tronc d'avoir à payer ces charges autant qu'il peut le faire, parce que vis-à-vis du public, le gouvernement est tenu de faire face au reste; mais le Grand-Tronc doit faire tout ce qu'il peut?

M. CHAMBERLIN : Le Grand-Tronc peut tout juste faire honneur à ses charges mais il ne peut rien donner aux actionnaires.

Le commissaire ACWORTH : L'année dernière il a partagé un profit de $2,500,000.

M. CHAMBERLIN : Appelez-vous cela bien libéral de payer l'intérêt sur des valeurs garanties.

Le commissaire ACWORTH : Mais, une valeur garantie est une action et non une obligation. Convenons-nous tous les deux que la compagnie a partagé, comme profit, l'an dernier, une certaine somme, un profit divisible en un dividende?

M. CHAMBERLIN : Que faites-vous des premières, deuxièmes et troisièmes actions privilégiées?

Le commissaire ACWORTH : Les porteurs de ces actions ne reçoivent rien. Pendant un certain nombre d'années, n'y a-t-il pas eu toujours une certaine somme de payée comme dividende?

M. CHAMBERLIN : Nous n'aurions pas payé autant l'année dernière, si nous avions payé autant que nous aurions dû le faire pour des améliorations sur le Grand-Tronc.

Sir HENRY DRAYTON : Si vous aviez payé tout ce que vous auriez dû payer pour des améliorations, vous n'auriez probablement rien payé du tout en fait de dividende?

M. CHAMBERLIN : Non. Depuis deux ans, nous n'avons posé aucun rail neuf.

Sir HENRY DRAYTON : Combien pensez-vous qu'il vous faudrait encaisser pour bien diriger l'exploitation et mettre les choses au point?

M. CHAMBERLIN : Nous devrions mettre de côté au moins trois et peut-être quatre pour cent chaque année sur le matériel roulant, ce qui voudrait dire une somme de $2,000,000 à $2,500,000.

Sir HENRY DRAYTON : Vous n'avez jamais économisé cela?

M. CHAMBERLIN : Jamais. J'ai déjà soumis cette question à la Commission et j'ai pratiquement insisté pour que la chose se fasse dès que nous aurions du matériel roulant neuf. J'ai acheté environ 10,000 wagons la première année que j'étais là. Ils ont tous été portés au débit du compte sur le capital. Nous aurions dû avoir un fonds de réserve pour leur entretien. Il nous faut maintenant recommencer la même chose.

Sir HENRY DRAYTON : Supposons maintenant qu'il vous faille rétablir vos comptes; je désire savoir quel effet ces item auraient sur le Grand-Tronc. A quoi se chiffreraient annuellement ces trois ou quatre pour cent?

M. CHAMBERLIN : Mon idée est que cela exigerait cinq pour cent. Prenez, par exemple, les locomotives et les wagons, au bout de vingt ans, ils sont soit usés, soit passés de mode.

Sir HENRY DRAYTON : Je suis absolument de votre avis. En partant de ce principe, si vous alliez dire à vos comptables d'avoir à affecter les fonds nécessaires à l'achat de ce matériel, cela empêcherait les actionnaires de recevoir quoi que ce soit pendant des années et des années?

M. CHAMBERLIN : Vous voulez dire, si nous faisions celà pour les années passées?

Sir HENRY DRAYTON : Oui.

M. CHAMBERLIN : Oui, en effet. Cela voudrait dire $2,750,000 par année.

Sir HENRY DRAYTON : Il vous faudrait probablement remonter à vingt ans arrière pour avoir la solution juste?

M. CHAMBERLIN : Oui.

Sir HENRY DRAYTON : Pour mettre vos comptes en bon état, en ce qui conserne un matériel convenable, il vous faudrait avoir une réserve de $25,000,000?

M. CHAMBERLIN : Prenez, par exemple, la question de séparation des rampes à Toronto.

Sir HENRY DRAYTON : Voyons, à supposer que vous suggéreriez $27,000,000—$25,000,000 ne seraient-ils pas suffisants comme point de départ d'une réserve à l'usage de l'équipement?

M. CHAMBERLIN : Oui, je le crois. Nous avons actuellement au débit du compte sur le capital quantité de nouveau matériel. Si nous touchions maintenant $25,000,000, cela rendrait notre situation magnifique.

Sir HENRY DRAYTON : Pour faire vos renouvellements de matériel et régler vos fonds d'amortissement?

M. CHAMBERLIN : Oui, précisément.

Sir HENRY DRAYTON : A cet effet, vous devriez avoir ce crédit?

M. CHAMBERLIN : Nous pourrions l'avoir. C'est l'une des raisons pour lesquelles je lutte si fortement en faveur de ces $25,000,000. Je désire me les procurer afin de les employer ici pour le Grand-Tronc.

Le commissaire ACWORTH : Outre la question de l'équipement, il y a celle de l'entretien des voies. Vous avez déclaré que vous n'aviez posé aucun rail neuf durant les deux dernières années?

M. CHAMBERLIN : Nous en avons posé quelques-uns en 1915; mais au Canada, l'an dernier, nous n'avons posé que 2,500 tonnes de rails pour l'excellente raison que notre ami M. Flavelle a retenu tout l'acier qu'il a pu trouver au Sault et u'il a empêché les aciéries de fondre des rails. Nous avons dû les acheter et nous les achetons actuellement. J'ai accompli tous les efforts afin qu'on nous les laisse avoir maintenant.

Le commissaire ACWORTH : Je ne sais pas ce qui s'est passé en 1916, mais même en 1915 vous n'avez pas posé un grand nombre de rails neufs?

M. CHAMBERLIN : Non.

Le commissaire ACWORTH : Et vous n'avez pas encaissé de réserve pour l'argent que vous auriez dépensé si vous aviez pu vous procurer les rails?

M. CHAMBERLIN : Je ne veux pas dire que les rails soient dangereux. Mais il nous faut en renouveler un certain nombre chaque année. Si nous laissons passer une couple d'années, nous savons que nous aurons une quantité de rails usés.

Le commissaire ACWORTH : Etes-vous au-dessous de vos affaires au sujet des traverses?

M. CHAMBERLIN : Nous avons réussi assez bien dans cette question des traverses. Nous aurions dû en avoir quelques-unes de plus l'année dernière, mais nous n'avons pas pu nous les procurer.

Le commissaire ACWORTH : Alors, quand vous n'avez pas pu vous les procurer, vous n'avez, d'aucune manière et sous aucune forme, mis l'argent au débit de la réserve destinée à la construction de la voie?

M. CHAMBERLIN : Non.

Sir HENRY DRAYTON : Pendant combien de temps, d'après vous, M. Chamberlin, un rail peut-il servir?

M. CHAMBERLIN: Ceci est très difficile à dire. Tout dépend du trafic. Sur une voie, un rail durera cinquante ans alors que sur une autre, il ne durera pas cinq ans.

Sir HENRY DRAYTON: Disons entre Montréal et Toronto?

M. CHAMBERLIN: Sur cette ligne, on a posé des rails de 100 livres. Ils devraient pouvoir durer environ dix ans; mais je n'ai eu aucun relevé de fait à ce sujet.

Sir HENRY DRAYTON: Seulement dix ans pour un rail de 100 livres?

M. CHAMBERLIN: Oui, je crois, à peu près cela.

M. ARDLEY: Ils peuvent ensuite servir sur des embranchements.

M. CHAMBERLIN: On coupe leurs extrémités et l'on pose ensuite ces rails sur des embranchements.

Le commissaire ACWORTH: Ce matin, j'ai vu des chiffres pour une période de onze mois, c'est-à-dire, onze mois contre la période correspondante de l'année précédente. Le coût d'entretien de la voie a augmenté de $334,000 en argent; mais le pour-cent a baissé de 9·97 (qui est pratiquement 10) à 9·06, qui est pratiquement 9.

M. CHAMBERLIN: M. Ardley peut expliquer cela mieux que moi. Une forte partie de cette somme a été employée pour les rails.

Le commissaire ACWORTH: Vous n'avez pu vous les procurer, par conséquent vous ne les avez mis au débit de quoi que ce soit?

M. CHAMBERLIN: Exactement.

Le commissaire ACWORTH: De même en ce qui concerne l'équipement: L'équipement pour les onze mois qui se terminent en novembre 1915, représente 16·69 des dépenses, alors qu'en 1916 ce chiffre baissait à 11·62, ce qui, en argent veut dire qu'on a dépensé $328,000 sur une augmentation. Cela signifie-t-il encore la même chose, que vous n'avez pas pu vous procurer le matériel?

M. ARDLEY: Ceci se rapporte à l'exploitation du Grand-Tronc pendant onze mois. Il est vrai que je n'ai pas le rapport devant moi, mais je ne pense pas que nous ayons fait autant de réparations qu'au cours des années précédentes.

M. CHAMBERLIN: Nous avons donné de l'emploi à tous les hommes que nous avons pu trouver, et nous avons travaillé des heures entières, ce que nous n'avons jamais fait auparavant durant l'hiver.

M. ARDLEY: Si vous examinez les états, vous verrez exactement où il y a eu augmentation.

M. CHAMBERLIN: Prenez la force motrice, $53,000 en montant; département des wagons, $24,000 en montant; département des wagons, $31,000 en montant; département des wagons, $25,000 en montant. Vous constaterez que la force motrice s'est élevée à $50,000.

M. ARDLEY: Une bonne partie de l'augmentation du coût de la force motrice représente les salaires et des mécaniciens et des chauffeurs, ce qui n'entre pas dans les item entretien et équipement. Naturellement, nous n'arrivons en réalité à une conclusion qu'à la fin de l'année.

Le commissaire ACWORTH: Vous admettez la question en ce qui concerne l'entretien de la voie?

M. ARDLEY: Oui, je la comprends assez bien, par le fait que nous n'avons pas eu à inclure les rails.

Le commissaire ACWORTH: Qu'avez-vous à dire au sujet de l'entretien de la voie?

M. ARDLEY: Je pense qu'à la fin de l'année, l'item entretien de la voie sera pratiquement le même que l'an dernier.

M. CHAMBERLIN: Si nous avions pu nous procurer ces 17,500 tonnes, cela aurait signifié $600,000 pour les rails seulement, sans compter les barres à cornières, les noix, les boulons, les crampons neufs et la main-d'œuvre. Si nous nous étions procuré tout cela, cet item à lui seul se chiffrerait probablement à $700,000. Mais nous n'avons pas pu nous le procurer.

Le commissaire ACWORTH: Et comme vous ne gardez pas de réserve, vous n'avez rien porté, en fait d'argent, au débit de vos livres?

M. Chamberlin : Non.

Sir Henry Drayton : Je vois, ce sont des escomptes sur valeurs vendues qui passent au compte du capital ?

M. Ardley : Nous avons toujours porté cet item au débit de ce compte.

Le commissaire Acworth : Est-ce bien ?

M. Ardley : Non, en vertu d'aucune loi concernant la Commission de Commerce entre Etat. On nous fait porter nos escomptes.

Le commissaire Acworth : Est-ce bien, au point de vue des affaires ?

M. Ardley : J'ignore si c'est bien au point de vue affaires. La seule chose est que l'item "Fonds consolidés" est spécial, et il n'apparaît pas dans les états.

Le commissaire Acworth : Tel est le cas de dire qu'il faut souvent peu d'années pour que la tricherie revienne à son maître.

M. Ardley : Les gens de Londres disent qu'ils ne veulent pas procéder de cette manière; nous le ferons quand ils nous diront de le faire.

Sir Henry Drayton : M. Chamberlin, avez-vous quelque chose à ajouter comme principe général et sans entrer dans les détails ?

M. Chamberlin : Je ne crois pas.

Sir Henry Drayton : Vous n'avez aucune autre raison à faire valoir ?

